Nr. 9-10. Wrzesień—Październik 1929 r. Cena numeru 1.20 zł Rok II.



M. Bartodziejski

Nr. 9/10. Katowice, wrzesień—październik 1929 r. Rok II.

PILOT

MIESIĘCZNIK POŚWIĘCONY ZAGADNIENIOM
LOTNICTWA CYWILNO-SPORTOWEGO W POLSCE

Wychodzi rok drugi w Katowicach. Redakcja i Administracja: Katowice, lotnisko, skrytka pocztowa 391. Konto Administracji w P. K. O. Katowice Nr. 305210. Redaktor naczelny przyjmuje codziennie oprócz niedziel i świąt od godziny 17—19

TREŚĆ NR.

WYSTAWA LOTNICZA W LONDYNIE

od 16. 7. do 27. 7. 1929 roku.

Dnia 16 lipca 1929 r. została otwarta w Londynie międzynarodowa wystawa lotnicza, zorganizowana przez przemysł angielski.

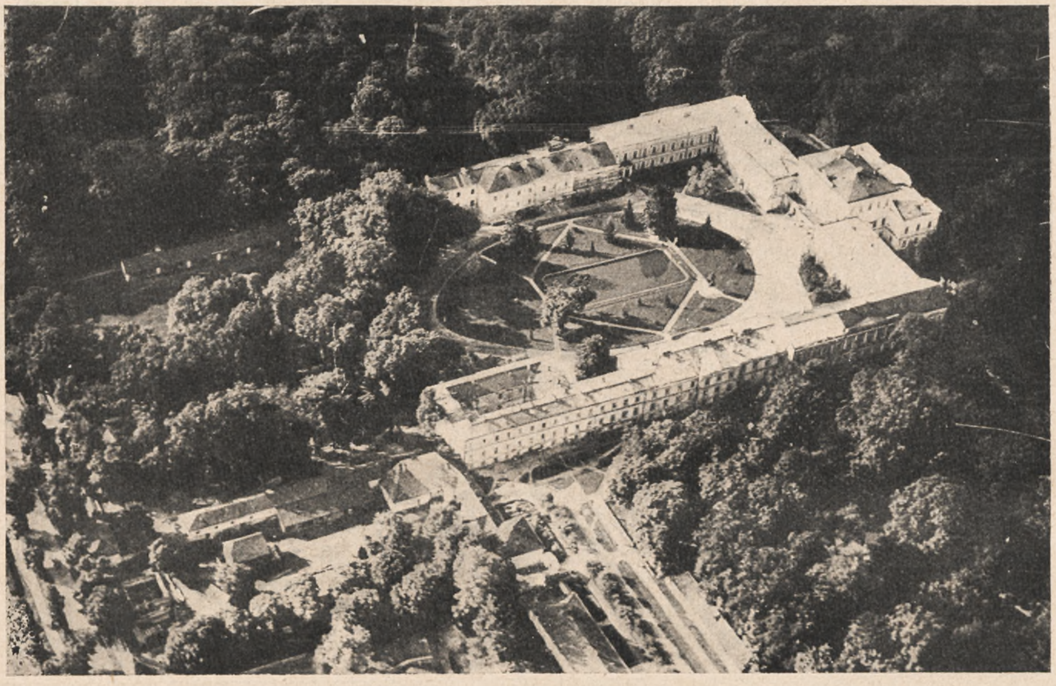
Eksponaty mieściły się w dwóch olbrzymich halach gmachu „Olympia" o wspólnej powierzchni około 30.000 mtr.^{2} i obejmowały około 260 stanowiska. Wbrew przypuszczeniom wystawa nie miała charakteru wystawy przemysłu wojenno-lotniczego, a raczej techniczno-handlowy ze względu na szereg eksponatów z działu płatowców komunikacyjnych, sportowych, oraz ciekawych i oryginalnych rozwiązań konstrukcyjnych, wskazujących na nowe kierunki w technice przemysłu lotniczego.

Dział historyczny wystawy umieszczony na galerjach ujmuje przy pomocy szeregu wykresów, danych statystycznych oraz pomysłowo skonstruowanych modeli historję i postępy lotnictwa światowego aż do doby obecnej. Szczególnie podkreślić należy znaczną ilość małych płatowców sportowych zaopatrzonych w silniki o małej mocy, ujawniającą dążenie przemysłu angielskiego do zaopatrzenia sportowo zamiłowaengo społeczeństwa angielskiego w lekkie o przystępnej cenie płatowca.

Znaczna ilość olbrzymich płatowców komunikacyjnych wodnych i lądowych, jakoteż usiłowanie przemysłu wprowadzenia w społeczeństwo płatowca sportowego, wskazuje wyraźnie na wzmożoną tendencję przemysłu zachodniego oparcia się nie tylko na dostawach dla armji i rządu lecz na zdrowych podstawach handlowych przez wprowadzenie płatowca na rynek jako przedmiotu użytku powszechnego. Pomimo międzynarodowego charakteru wystawy, główną i zasadniczą ilość eksponatów dała Anglia, dając tem samem obraz obecnego stanu oraz kierunku, w którym dąży obecnie przemysł lotniczy Anglji. Wystawa uwidacznia, iż większość płatowców angielskich jest wykonana z profilowanych taśm stalowych, rur, płótna i wykazuje dobitnie, iż pierwsze i podstawowe miejsce w przemyśle

angielskim zajęła stal profilowana z dodatkami konstrukcji metali lekkich.

Konstrukcje drewniane przy większych płatowcach są prawie, że zupełnie wykluczone, spotyka się drzewo tylko przy budowie bardzo małych płatowców sportowych, lecz i tutaj stal i lekki metal zdaje się drzewo wypierać. Konstruktor angielski pod naciskiem rządu, zastępuje systematycznie znane elementy płatowca, budowane dotychczas z drzewa-metalem, przyczem w większości wypadków na pokrycie tak skonstruowanego szkieletu używa w przeciwstawieniu do Niemiec nie blachy lekkiej lecz płótna (szczególnie skrzydła). Drugą charakterystyczną cechą obecnej konstrukcji angielskiej jest usiłowanie wykonania wszelkich możliwych połączeń przy pomocy olbrzymiej ilości małych nitów. Taśmy stalowe odpowiednio profilowane, cięte są następnie nitowane przy pomocy ręcznych maszynek lub zwykłych środków, co wzmaga w bardzo wysokim stopniu ilość godzin pracy i koszt poszczególnych części. Umieszczone są na wystawie płatowce, jakoteż wzory dźwigarów, belek, stójek, rozpórek, żeberek, zbudowane w precyzyjny i oryginalny sposób z profilowanych taśm stalowych, wskazują na wytężoną i skuteczną pracę konstruktorów angielskich nad zupełnem wyeliminowaniem drzewa z konstrukcji płatowca. Czy korzyści osiągnięte tą drogą zrównoważą znacznie większe koszty koszta produkcji, okaże się dopiero przy dalszym rozwoju konstrukcji i wprowadzeniu większej ilości płatowców na rynek.



Puławy — Pałac

Płatowce sportowe.

Idealne warunki do rozwoju płatowca sportowego posiada Anglja, kraj urodzonych turystów. O zapotrzebowaniu na płatowce sportowe w Anglji świadczą serje wypuszczonych małych płatowców sportowych, zaopatrywanych stopniowo w silniki o coraz to większej mocy aż do 100 HP., ze względu jednak na zbyt wysoki koszt płatowca 100 konnego, nawet dla bogatego społeczeństwa angielskiego zauważyć się daje tendencja powrotna konstruowania płatowców do silników od 30—40 koni parowych. Już w całym świecie znane Angielskie 100 konne płatowce sportowe wynoszą przeciętnie 600 funtów (25.000—30.000 zł.), podczas gdy nowo konstruowane małe płatowce, często jednosiedzeniowe, zaopatrzone w silniki 30—40 koni, kosztują przeciętnie 400 funtów t. j. około 15.000—18.000 zł. Jako najodpowiedniejszy silnik typu powyżej wymienionych płat. sportowych użyto dwucylindrowy „Scorpion" ABC Motors Std., chłodzony powietrzem. Do najlżejszych płatowców sportowych wystawionych w Londynie należy: **Glenny Henderson — jednopłat.** jednomiejscowy z silnikiem „Scorpion" 34/40 KM. Kadłub o przekroju prostokątnym. Skrzydło jednolite, przymocowane 4 bolcami do kadłuba. Konstrukcja metalowo-drewniana. Lotki obrotowe umieszczne nazewnątrz w przedłużeniu skrzydeł na rurze stalowej. Rozpiętość 7,62 m. Długość 5,46 m. Wysokość 1,70 m. Powierzchnia nośna 10 m.^{2} Waga z pełnem obciążeniem 340 kg. Ładunek użyteczny 128 kg. Szybkość normalna 113 km./g. Szybkość lądowania 72,2 km./godz.

A. B. C. Probin jednosiedzeniowy jednopłat. Silnik Scorpion 34/40. Rozpiętość 7,60 m. Długość 5,28 m. Wysokość 1,72 m. Zasięg 500 km. Szybkość normalna 136 km./godz. Szybkość lądowania 64 km./godz.

Comper Surift C. jednosiedzeniowy jednopłat. (parasol). Silnik Scorpion 34/40 KM. Rozpiętość 7,20 m. Długość 5,50 m. Powierzchnia nośna 8,36 m.^{2} Ciężar użyteczny 121 kg. Szybkość normalna 128 km./g. Szybkość lądowania 56 km./godz. Zapotrzebowa-

nie paliwa 7 litrów na 100 km. Dalej płat sportowe o większej mocy.

Bluebird. Samlot sportowy dwupłat. dwuosob. ze szparami Handley Page. Silnik Cirrus 85 KM. Szybkość maks. 170 km./godz.

De Hawilland Gipsy Moth konstrukcji drewnianej. Silnik Gipsy 100 KM. Szybkość maks. 166 km./godz., średnia 136 km. dwuosobowy.

De Hawilland Hawk Moth jednopłat. czteroos. konstrukcji stalowo - drewnianej. Silnik Liddeley „lynx" 240 KM.

De Hawilland Tiger Moth jednosiedzeniowy jednopłat. Dessontter jednopłat. trzymiejscowy z silnikiem Cirrus 85/95 KM. lub Hermes 105/115 KM. Boczne drzwi wejściowe. Waga całkowita 787 kg. Szybkość przeciętna 140 km./godz.

Samoloty transportowe i niszczycielskie.

W tym dziale samolotów wybija się na pierwszy plan kadłub wielkiego czteromotorowego płatowca komunikacyjnego, firmy Handley-Page dwupłatowiec typ Nr. 42 na 40 osób. Płatowiec będzie zaopatrzony w cztery silniki 500 KM. po dwa w górnej i dolnej powierzchni o łącznej mocy 2000 KM. Konstrukcja metalowa. Olbrzymi 24-ro miejscowy dwupłatowiec „Victoria" zaopatrzony w dwa silniki Napier Lion XI po 570 KM. Waga z pełnem uzbrojeniem i obciążeniem wynosi 8000 kg. Szybkość 166 km./godz. Użyty jako transportowy wojskowy dla żołnierzy na pełnem wyekwipowaniu.

Dwupłat. komunikacyjny metalowy firmy „Bristol" z silnikiem firmy Bristol „Neptune" 340 KM. na 4 pasażerów i pilota. Firma zaopatrzyła silnik w okapotowanie, wzorowane na okapotowaniu amerykańskiem, stosowanem przy silnikach chłodzonych powietrzem. Szybkość 120 km./godz. Scholt „Singapore" dwupłat. Łódź konstrukcji metalowej, zaopatrzona w dwa silniki Rolls Royce po 825 KM. Całkowita waga z pełnem uzbrojeniem 9100 kg. Szybkość 206 km./godz. Aparat używany jako płat. wywiadowczy lub transportowy na usługach Marynarki Wojennej.

Black buln jednopłat. Łódź, konstrukcja metalowa, wyposażony w 3 silniki Bristol Jupiter IX po 490 KM. Silniki wbudowane w skrzydła Konstrukcja łodzi i części umieszczonych na wystawie przypomina konstrukcje Rohrbacha. Płatowiec zabiera 14 osób. Waga całkowita z pełnem obciążeniem 9315 kg.

Aviation Works „Suthampton" dwupłat. Łódź konstrukcja metalowa, zaopatrzony w dwa silniki Napier Lion po 470 KM. Mogą być również używane silniki Jupiter Rolls Royce F. Szybkość 172 km./godz. Waga z pełnem obciążeniem 6928 kg.

Samoloty linjowe.

Z samolotów linjowych na pierwszym planie należy umieścić płatowce firmy Fairay, tak ze względu na ładną zewnętrzną formę jako też ze względu na wytrzymałość i wygodę rozmieszczenia załogi.

Płatowce firmy Fairay zaopatrzone są przeważnie w silniki chłodzone wodą „Rolls Royce" lub „Napier". Celem uniknięcia oporu czołowego chłodnicy normalnej, firma zastosowała chłodzenie przez skonstruowanie chłodnicy w górnym bałdachimie. Firma zastosowała oryginalne i bardzo wygodne dla obserwatora umieszczenie i umocowanie karabinów maszynowych, odrzucając powszechnie używane obrotnice. Nowy sposób umieszczenia karabinów maszynowych jest wynalazkiem firmy. Firma Fairay wystawiła dwupłat. dwusiedzeniowy konstrukcji metalowej „Fairay III. F." zaopatrzony w silnik „Napier Lion XI" 530 KM. Rolls Royce „F" 480 KM. Jaguar „VI" lub Bristol Jupiter 480 KM. Płatowiec umieszczony na wystawie zaopatrzony był w silnik Napier.

Fairay „Fox" dwupłatowiec dwumiejscowy z silnikiem Rolls Royce F 480 KM. Płatowiec konstrukcji metalowej używany do dziennego bombardowania i wywiadu. Płatowiec bardzo zwrotny.

Fairay „Fighter" dwupłat. metalowy dwusiedzeniowy używany jako płatowiec wywiadowczy. Silnik Rolls Royce „F" 480 KM. Zastosowano szpary Handley Page.

Hawher Hart — dwupłat. dwumiejscowy metalowy, zaopatrzony w silnik Rolls Royce F. XI. B. Samolot wywiadowczy i bombardujący. Szybkość 296 km./godz., czas wznoszenia się na 3000 metrów 8 minut.

Boulton „Siedestrand" Mk. III. dwupłat. trzymiejscowy, konstrukcji stalowej duraluminjowej, zaopatrzonej w 2 silniik Bristol, Jupiter series VIII 480 KM. Całkowita waga z pełnem obciążeniem 4038 kg. Ciężar użyteczny 450 kg. Zaopatrzony w 3 stanowiska KM. umożliwiające pełny obstrzał. Łoża silników można otwierać wraz z silnikiem, co czyni łatwy dostęp do silnika. Szybkość na 1500 mtr. 209 km./godz. Pułap praktyczny 6500 mtr. Czas wznoszenia się na 4500 mtr. 18 min.

Westland „Wapiti" dwumiejscowy dwupłat. konstrukcij metalowej zaopatrzony w silnik „Jupiter" 480 KM. Waga płat. z pełnem obciążeniem 2185 kg. Szybkość max. na 1500 m. 227 km./godz.

Armstrong Whitford „Atlas" dwupłat. dwumiejscowy konstrukcji stalowej. Silnik Armstr.-Siddeley „Jaguar" 460/500 KM. Zapas mat. pędn. na 3,5 godz. lotu. Posiada szpary „Handley Page". Waga z pełnem obciążeniem 1900 kg. Szybkość 240 km./godz. Czas wznoszenia się na 1000 mtr. 3 min., na 5000 mtr. 25 min.

Avro Antelope, dwupłat. dwumiejscowy, używany do wywiadu i bombardowania dziennego, konstrukcja stalowo duraluminjowa, zaopatrzony w silnik Rolls Royce F VI. Waga z obciążeniem 2000 kg., szybkość 230—270 km./godz.

Blackburn „Nautilus" dwupłat. dwusiedzeniowy konstrukcja metalowa. Silnik Rolls Royce „F" 420 KM.

Blackburn „Ripon II" dwupłat. dwumiejscowy konstrukcji mieszanej stalowo duraluminojwej z silnikiem Napier Lion XI a 530 KM. zasiąg 4 godz. do 10 godz. Samolot wywiadowczy. Waga z pełnem obciążeniem 3276 kg. Szybkość 211 km./godz.

Samoloty myśliwskie.

Samoloty myśliwskie wystawione przez firmy

nie posiadały danych, umożliwiających wszechstronne porównanie ich właściwości i sprawności.

Dwupłat. firmy Birstol Bulldog typ. Nr. 105, całkowicie skonstruowany z rur i stali profilowanej, zaopatrzony w silnik „Jupiter" serja VII 480 KM. dziewięciocylindrowy, chłodzony powietrzem. Waga samolotu z pełnem obciążeniem 1429 kg. Zbiorniki o pojemności 241 kg. benzyny i 36 kg. oliwy umieszczono w skrzydłach górnych. Siedzenie pilota można podnosić i obniżać przy pomocy dźwigni ręcznej. Ster nożny przesuwany, umożliwiający dostosowania do wzrostu pilota. Statecznik poziomy ruchomy. Szybkość na ziemi 270 km./godz. Czas wznoszenia na 5000 mtr. 10,5 min.

Amstrong Wlutworth „A. W. XIV Tighter" dwupłat. stalowy zaopatrzony w silnik Armstr. Siddeley „Jagnar" 460/500 HP., chłodzony powietrzem. Zasiąg 2 godz. Waga z pełnem obciążeniem 1450 kg. Szybkość na ziemi 282 km./godz. Czas wznoszenia na 1000 m. — 2 min., na 5000 m. — 10 min.

Fairay Firefly II. dwupłat. metalowy, silnik Rolls Royce F. 420 HP. Górne skrzydła silnie wysunięte naprzód.

Fairay Tighter półtorapłat. metalowy podobny do Fairay Tirefly II.

Gloster Gnatsnapper dwupłat. metalowy z silnikiem Bristol „Mercury", 500 HP. Waga z obciążeniem 1723 kg.

Hawker Hornet dwupłat. metalowy. Silnik Rolls Royce F. XI. S 480 HP.

Wickers Fighter jednopłat. metalowy z silnikiem Bristol Mercury II A 500 KM.

Obce państwa.

Ameryka reprezentowaną jest przez wielki trzymotorowy samolot komunikacyjny firmy Ford. Samolot Ford „5 A T", wykonany całkowicie z aluminjum, jednopłat. obliczony na 13 pasażerów, zaopatrzony w 3 silniki „Wasp" po 410 KM. z metalowemi śmigami, przypomina w zupełności płatowiec Fokker FP. Szybkość przeciętna 148 km./g. Waga z pełnem obciążeniem 5900 kg.

Francja.

Farman. Samolot F 200 jednopłat. sportowy; silnik Salmson 120 KM.

Farman. Samolot F 190 jednopłat. komunikacyjny; silnik Titan 230/250 KM.

Farman. Silnik 550/700 KM. 18 cylindrowy, wodne chłodzenie.

Lorraine silniki chłodzone są wodą. 600 KM., 450 KM. i 650 KM.

Lorraine silniki chłodzone powietrzem 100 KM. i 240 KM.

Renault silniki chłodzone wodą 500 KM. i 600 KM.

Asso 1000 R I 1200 KM., 18 cylindrów, chłodzony wodą;

Asso Caccia 420 KM., 12 cylindrów, chłodzony powietrzem.

Szwecja.

Płatowce fabryki Tlygindustrie, aluminjowej konstrukcji.

K. 37, 3-miejscowy jednopłat. z 2-ma silnikami Bristol Jupiter.

K. 47, jednopłat. myśliwski dwusiedzeniowy z silnikiem Bristol Jupiter.

Niemcy.

Niemcy reprezentowane były więcej przez modele i wykresy, niż gotowe eksponaty.

Firma Junkers. Jednopłat. lekki, typ Junior, wykonany z metalu.

Firma Dornier wystawiła między innemi model olbrzymiej łodzi latającej D. O. X. z 12 silnikami 450/500 KM.

Rohrbach dał tylko modele.

Czechosłowacja wystawiła:

Castor 260 KM., 7 cylindrowy firmy Walter.
Mars I. 145 KM., 9 cylindrowy firmy Walter.
Venus 110 KM., 7 cylindrowy firmy Walter.
Vega 85 KM., 7 cylindrowy firmy Walter.

Przemysł pomocniczy angielski zajął boczne ściany wystawy oraz galerje. Szereg firm wystawił zasadnicze części składowe płatowsów.

Wyczerpująco były repreezntowane: sprzęt pokładowy, instrumenty, materjał foto, radjo, opony i poszczególne części silników, narzędzia i t. d. Powszechną uwagę zwraca model małego aparatu sterowanego w linji lotu przy pomocy żyroskopu. Natomiast nigdzie nie spotkałem tak często w ostatnich czasach omawianego żyroskopijnego kompasu i jego odmian.

Silniki.

Silniki są reprezentowane na wystawie od najmniejszych chłodzonych powietrzem do 1000 konnych olbrzymów. Wystawiono znane ulepszone



Stacja benzynowa „Fiat", obok samoloty Aeroklubu poznańskiego.

Potez. Samolot turystyczny; silnik Salmson 60 KM.

Salmson silniki chłodzone powietrzem.

9	cylindrowy	40 KM.
5	„	60 „
9	„	120 „
9	„	230 „
7	„	95 „

Italja.

R. 5 dwumiejscowy jednopłat.; silnik Fiat A. 50 85 KM.

Cr. 20 „Idro“ dwupłat. z silnikiem Fiat 410 KM.

Firma Isotta Trascini — silniki:

Asso R I 100 KM. 6 cylindr. chłodzone powietrzem;

typy oraz pewną ilość nowych typów chłodzonych powietrzem lub wodą. Znajdujemy silniki firmy Armstronga, Siddeley Motors Std. gwiaździste, pojedyńcze lub podwójne chłodzone powietrzem. Nowy typ silnika firmy Bristol, 7 cylindrowy 290/315 KM. „Neptun“, pozatem firma stosuje przy swoich ostatnich typach Bristol Jupiter głowice z lekkiego metalu, wkręcane na korpus cylindra. Na modelu ostatniego typu silnika Jupiter uwidoczniono działania automatyczne altimetrycznej poprawki przez co odpada zawsze kłopotliwa czynność regulowania dodatkowego powietrza przez pilota. Wystawiono silniki firmy Napier, które głównie przyczyniły się do zdobycia rekordu szybkości przez Anglję w roku 1928.

Firma Rolls Royce wystawia ostatnie swe typy serji „F“ oraz nowy 12 cylindrowy silnik 825 KM., budzący wiele zainteresowania.

Dwa modele silników o osi równoległej do cylindrów wprawiane w ruch przy pomocy napędu elektrycznego demonstrują zasadę działania tych silników. Przy konstruowaniu silnika małej mocy przyjęto w Anglji zasadę umieszczania cylidrów przeważnie szeregowo, a nie w gwiazdę jak to ma miejsce w Europie.

Zestawienie silników.

Firma	Typ	Chłodzenie	Ilość cylindrów		Moc KM
De Havilland Gipsy	Gipsy	powietrzne	4	pionowo w jednej linji	100 KM.
Hispano Suira (Ang.)	6. P. A.	wodne	6	„	100 „
„ „ „	12 H. 6. v.	„	12	forma V.	500 „
„ „ „	12 N. 6	„	12	„	650 „
A. B. C. Motors	Scorpion Mk. II.	powietrzne	2	poziomo	34/40 „
„ „	Hornet	„	4	„	75/82 „
Armstrong Siddeley	Jagnar	„	14	gwiaździsty w 2-ch rzędach	460/510 „
„ „	Synx IV.	„	7	gwiaździsty	215/230 „
„ „	Leopard	„	14	gwiaździsty w 2-ch rzędach	700/805 „
„ „	Mongoose	„	5	gwiaździsty	150/165 „
„ „	Genet	„	5	„	80/165 „
„ „	Genet major	„	5	„	105/120 „
Britisch Merc Reur	Aero Nr. 42265	wodne	12	forma V.	800/1000 „
„ „ „	„ „ 31397	powietrzne	2	poziomo	20 „
Cirrus Aero	Mark III.	„	4	pionowo	85/95 „
„ „	Hermes	„	4	„	105/115 „
Napier	Sion series XI.	wodne	12	3 bloki a 4	530 „
„	„ „ XII B	„	12	„	875 „
„	„ V	„	12	„	450 „
Fiat Angielski	Model A. 22	„	12	forma V.	620 „
„ „	„ A. 25	„	12	„	1000 „
„ „	„ A. 50	powietrzne	7	gwiaździsty	85 „
Georg Parmall	Pobjoy „P“	„	7	„	60 „
A. D. C. Airgraft	Nimbus	wodne	6	w linji	300/330 „
„ „	Arsix	„	6	„	275/300 „
Sunbeam	Sikk series III.	„	12	forma V.	1000 „
„	Typ P. 1.	„	6	pionowo	100 „
Rolls Royce	„ „F“	„	12	forma V.	490 „
„ „	„ „F“ „S“	„	12	„	450 „
„ „	„ H. X.	„	12	„	825 „
Bristol	Jupiter series IX. F.	powietrzne	9	gwiaździsty	515/550 „
„	Weptun series I	„	7	„	290/315 „
„	Titan series II.	„	5	„	205/225 „
„	Mercury series III.	„	9	„	500 „

Działy wystawy: silnikowy, płatowcowy i przemysłu pomocniczego są tak obszerne i zawierają tak duże ilości ciekawego materjału technicznego, iż dokładne ujęcie nawet ogólnego charakteru wymagałoby znacznego czasu i przeprowadzenia obszernych studjów na miejscu.

Wystawa dobrze ilustruje szybkie i celowe postępy przemysłu angielskiego w opanowaniu powietrza. Ilość i jakość silników umieszczonych na wystawie wskazuje wyraźnie ,iż przemysł lotniczy angielski staje się najpotężniejszym w tej dziedzinie na kuli ziemskiej, pozostawiając za sobą Francję, Niemcy, Szwecję, Italję i t. d.

ZAWODY I KONKURSY LOTNICZE U NAS A ZAGRANICĄ.

W roku bieżącym przez Polskę biegła trasa 1-szego międzynarodowego konkursu awionetek, oraz trasa lotu Małej Ententy i Polski. Pozatem urządził Aeroklub R. P. przez swą sekcję balonową międzynarodowy konkurs balonów wolnych w Poznaniu. A ostatnio Aer. Klub Akademicki w Krakowie konkurs sportowy południowo - zachodniej Polski. Są to skromne dowody tego, że u nas istnieje jakiś wysiłek na polu sportu lotniczego, starający się przez zawody, konkursy i raidy stworzyć tę podnietę do współzawodnictwa. Faktycznie musimy przyznać, że pod tym względem stoimy daleko poza innemi państwami. Jeśli bierzemy np. rozpoczęte u nas jeszcze w 1922 r. myśli przeprowadzania stałych lotów okrężnych dokoła Polski, to ze smutkiem musimy podnieść ich zlikwidowanie już w drugim roku ich istnienia. — Wprawdzie brali w nich udział tylko piloci wojskowi, to jednak należałoby je utrzymać dla podniesienia ambicji lotniczej, tembardziej, że dziś moglibyśmy dopuścić do nich i pilotów cywilnych. Gdybyśmy zrobli przegląd zawodów obcych to zobaczymy, że takie państwa jak Francja, Niemcy, Anglja, Włochy i inne, stale posiadają sprawdziany postępów swego lotnictwa. Niedawno delegaci naszego lotnictwa mieli sposobność oglądania popisów lotniczych w Anglji podczas wystawy w Hendom. Nawet Rumuni wyprzedzili nas przez urządzanie popisów lotniczych w Bukareszcie, gdzie nasi lotnicy myśliwscy odnieśli wielkie tryumfy. Inne ekipy oglądały takie święto lotnicze z popisami w Vincennes i Reims, kilku młodych wybrało się na zawody szybowców do Rhön, tam chcąc oglądać postęp sportu lotniczego. W bieżącym roku mieliśmy większe dwie imprezy o charakterze sportowym w Krakowie i Lublinie. Trzeab podkreślić już udział naszych młodych klubów lotniczych Aerokluby Akademickie zapowiadały w tym roku pierwsze zawody międzyklubowe, tymczasem skończyło się na zamiarach.

Dwa konkursy awionetek nie były zawodami w ścisłym tego słowa znaczeniu sportowem lecz były zawodami konstruktorów, chodzi o organizację zawodów wybitnie o charakterze sportowym. Urządzane w okresie tygodni lotniczych zawody balonów wolnych są tego przykładem. Szybko powstają ośrodki sportu lotniczego, tymczasem szkolne muszą wytężyć swe wysiłki i na te tak ważną w sporcie działalność, jakie są zawody i t. p. imprezy. Dwanaście dziś istniejących klubów podejmie z pewnością w tym kierunku inicjatywę. Trzeba zatem konkretnych programów i systemu urządzanie tego rodzaju imprez. Do jednych z zadań Komisji lotnictwa sportowego należeć będzie i ta strona działalności naszego sportu lotniczego. Pamiętać musimy, że rok przyszły 1930 jest dla nas specjalnie ważnym. Jest to rok, w którym obchodzić będziemy dziesięciolecie naszego zwycięstwa. Urządzać mamy lot Małej Ententy i Polski. Prawdopodobnie nastąpić ma odsłonięcie pomnika lotników poległych w walkach od 1918 — 1921 r., o czem Rada Miasta stolicy zdaje się nie pamiętać. Odbędzie się III-ci konkurs awionetek jako dalszy ciąg poprzednich. Jak widzimy, dużo już musimy przygotować materjału i stworzyć zasoby do wykonania w średnich rozmiarach tych imprez. Muszą już dziś powstawać specjalne komunikaty do współpracy w reprezentacyjnem wystąpieniu naszego lotnictwa. Społeczeństwo musi część zadań przejąć i wykonać je, by udowodnić, że Polska kroczy niezbyt daleko za postępem lotnictwa całego świata.

T.

M. D. Szczudłowski, mjr. pilot.

PODSTAWY ORJENTOWANIA SIĘ W TERENIE DLA P.W.

Podstawą do orjentowania się w powietrzu jest przedewszystkiem zapoznanie się z zasadami orjentowania się w terenie. Przy obecnym bowiem systemie szkolenia pilotów sportowych, może zajść taki wpadek, że osobnik będzie umiał latać, lecz poza lotnisko nie odważy się wylecieć, nie znając choćby prymitywnych zasad orjentacji ziemnej.

Co to znaczy być zorjentowanym w terenie? Być zorjentowanym w terenie to znaczy znać dokładnie swoje położenie w stosunku do okolicy z uwzględnieniem stron świata.



Lublin.

Chcąc się orjentować według mapy, musimy odpowiednio ją ułożyć czyli zorjentować. Mapa jest zorjentowana, gdy jej górny brzeg skierowany jest na północ, dolny na południe, prawy na wschód, lewy na zachód.

Zorjentowanie mopy można uskutecznić:

a) przez wyznaczenie stron świata,
b) przez zastosowanie punktów korespondujących,
c) przez porównanie mapy z terenem z pewnej wysokości.

Wyznaczanie stron świata odbywa się zapomocą:

a) busoli,
b) gwiazd,
c) słońca,
d) księżyca,
e) wskazówek przyrody.

Zasadniczo chodzi nam o znalezienie kierunku **północ.** Stojąc twarzą ku północy, mamy poza sobą południe, po prawej ręce wschód, po lewej zachód. Najłatwiej to wykonać zapomocą busoli, czyli kompasu, który posiada igłę magnetyczną, której czarny koniec zwraca się ku północnemu biegunowi magnetycznemu. Zauważymy, że kierunek magnetyczny, ku któremu się zwróci igła, nie będzie przykrywał kierunku oznaczonego na busoli N-S, a to z powodu zjawiska zboczenia magnetycznego, które nazywamy **deklinacją.**

Odchylenie południka magnetycznego od geograficznego i zawarty między niemi kąt nazwiemy deklinacją, która może być zachodnią (+) lub wschodnią (—). Deklinacja jest różną dla różnych miejsc. W Polsce mamy deklinację zachodnią i wynosi ona dla poszczególnych miast (patrz tabela).

Warzawa	4^0
Lwów	2^{30}
Poznań	6^0
Kraków	4^{30}
Wilno	2^0

Tablicę kompasu podzielono na 360^0 i zaopatrzono **w różę wiatrów.** Strony świata zaznacza się w różnych kompasach różnemi literami i tak np.:

Busola — jej rodzaj	Północ	Wschód	Południe	Zachód
Niemiecka	N	O	S	W
Angielska	N	E	S	W
Francuska	N	E	S	O

Na tablicy kompasu spostrzegamy często obok litery, oznaczającej północ strzałkę. Podaje ona deklinację dla kraju, dla którego wykonano busolę. Pozatem widzimy tam różę wiatrów, określającą 16 stron świata. Idąc od **północy** natrafiamy na prawo północno północny wschód, dalej **północny**

wschód, północno wschodni, **wschód,** południowo wschodni wschód, **południowy wschód,** południowo południowy wschód, **południe,** południowo południowy zachód, **południowy zachód,** południowo zachodni zachód, **zachód,** północno zachodni zachód, **północny zachód** i północno północny zachód.

Orjentując mapę, kładziemy ją poziomo, a na nią kompas, w ten sposób, aby linja N-S kompasu leżała na południku mapy.

Uskuteczniwszy tę czynność, obracamy mapę wraz z kompasem tak długo, aż czarny koniec igły wskaże nam północ magnetyczną, zatrzymując się w odchyleniu deklinacyjnem od litery N.

Na mapy austrjackie i pruskie należy przykładać kompas do skraju tychże, na rosyjskie do przechodzącego południka.

W razie gdy nie posiadamy kompasu, możemy posłużyć się słońcem. **Jest to specjalnie ważnem dla lotnika.** Posłuży nam do tego następująca tabela:

Godzina	Miejsce znajdowania się słońca
6	wschód
9	południowy wschód
12	południe
15	południowy zachód
18	zachód

Znajduje tu również zastosowanie oznaczenie stron świata zapomocą zegarka. Trzymać poziomo zegarek, skierowując **małą** wskazówkę ku słońcu. Kąt zawarty między wskazówką a liczbą XII. przepołowiony promieniem, wskaże tym ostatnim kierunek południowy. Stosujemy tu następującą metodę od rana do XII... kąt od liczby XII w lewo, popołudniu od liczby XII w prawo. Znając kierunek południe, łatwo wskażemy północ.

W nocy możemy ustalić kierunek północny, odnajdując gwiazdę polarną, którą znajdziemy, przedłużając pięciokrotnie odległość zawartą pomiędzy dwiema tylnemi gwiazdami Wielkiego wozu.

Systemu księżycowego nie podaję, jest bowiem nie pewny i skomplikowany.

Należy wspomnieć, że samotnie stojące drzewa, głazy narzutowe są pokryte od strony północnej mchem.

Znając na mapie miejsce naszego postoju, odnajdujemy w terenie jakiś kościół, komin, wieżę, most i łączymy linją ów punkt Z...

Następnie układamy mapę tak, by linka, którą wykreśliliśmy na mapie, była równoległą do linji w terenie. W ten sposób zorjentowaliśmy mapę.

O ile nie wiemy, gdzie się znajdujemy dokładnie np. nad lasem, którego okolicę znamy, to orjentujemy jej takie położenie, jakie posiada las, porównując mapę z lasem, widzianym z góry.

Można również zorjentować mapę przez porównywanie z góry (z powietrza) terenu z mapą, a skoro uda się nam określić ogólnie nasze położenie, to będziemy mogli odnaleźć jakąś linję (rzekę, tor kolejowy i mosty na rzece), która pozwoli nam zorjentować się w położeniu.

Podałem tu kilka tych metod, zaczerpniętych często z odpowiedniej literatury czy z praktyki, uważając je za podstawowe do szkolenia się naszych pilotów sportowych.

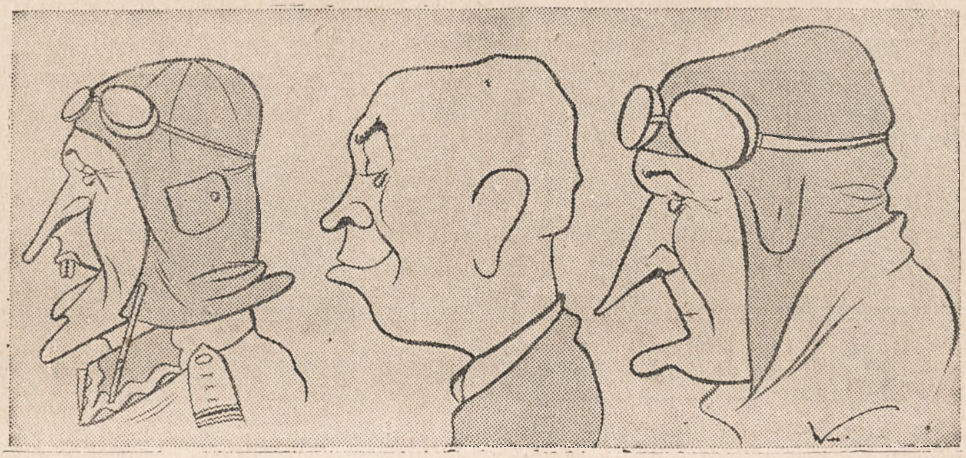
Stanowią one pierwsze kroki pilota sportowego w dziedzinie orjentowania się.



Rycina nasza przedstawia samolot sztabs-kapitana Franciszka Dziwica, który brał udział w tragicznym raidzie lotniczym Małej Ententy i Polski i spadł na polach herbskich pod Kielcami. Na zdjęciu szt. kap. Dziwic, który wyszedł z katastrofy bez szwanku (tylko częściowo widoczny), zajęty rozmontowaniem samolotu.

LOT MAŁEJ ENTENTY I POLSKI.

W pierwszych dniach września odbył się „Lot Małej Ententy i Polski“. Lot ten organizowany w tym roku przez Aeroklub rumuński w swym regulaminie przyniósł już zmianę w dotychczasowych zawodach, organizowanych przez Aeroklub jugosłowiański i czeskosłowacki. Zmiana ta polegała na dopuszczeniu do zawodów tylko samolotów myśliwskich. Ten nieszczególnie trafny pomysł stał się bezsprzecznie powodem śmiertelnego wypadku, któremu uległ pilot ekipy czeskiej ś. p. sztab. kpt. Soukup. Na wstępie już zaznaczyć należy, że



Naszemu karykaturyście udało się uchwycić paru uczestników raidu lotniczego, między innymi tragicznie zabitego lotnika czechosłowackiego kpt. Soukopa, na parę minut przed odlotem z Krakowa. Od lewej są: płk. Kosowski (Polska), śp. kpt. Soukop (Czechosłowacja) i kpt. Markiczewicz(Jugosławja).

Aeroklub R. P. zastrzegł się w okresie organizacji w sprawie użycia do zawodów samolotów myśliwskich. Jednak po pertraktacjach zmuszony został Aeroklub R. P. wobec stanowiska aeroklubów innych państw do udziału. Same wyniki świadczą o racjonalności takich zawodów w przyszłości, tembardziej gdy zważymy udział samolotów myśliwskich. Musimy sobie uzmysłowić, że samolot myśliwski jest przeznaczony i obliczany na krótsze loty, maksymalnie 1—2 godzin, a nie na pokonywanie tysięczno - kilometrowych odległości. Gdy miały to być zawody samolotów myśliwskich, powinien był aeroklub rumuński stworzyć specjalne warunki konkursu. Zawody obejmowały szereg prób, z których obliczana była klasyfikacja ogólna samolotów. Próby te polegały na: a) sprawdzeniu szybkości na bazie 6 klm., obliczonej według specjalnego wzoru, b) osiągnięciu wysokości w 11 minutach oraz c) na odległości w przelocie na trasie w dwóch dniach:

pierwszy dzień:

Bukareszt — Jassy	320.635 klm.
Jassy — Lwów	401.560 „
Lwów — Warszawa	336.100 „
Warszawa — Kraków	246.906 „
Kraków — Praga	419.133 „
czyli	1.714.334 klm.

drugi dzień:

Praga — Brno	176.572 klm.
Brno — Zagrzeb	394.146 „
Zagrzeb — Belgrad	361.839 „
Belgrad — Bukareszt	454.837 „
	1.387.394 klm.

co czyni ogółem w dwóch dniach 3.101.728 klm.

Na wszystkich etapach funkcjonowały Komisje sportowe, do których wchodzili i nasi delegaci. Główna Komisja sportowa w Bukareszcie składała się z delegatów wszystkich państw, biorących udział w zawodach. Ze strony Polski byli członkami Komisji sekretarz gen. Aeroklubu R. P., major dypl. obs. Kwieciński Bogdan i major pil. inż. Wojtarowicz Bronisław. Drugą najważniejszą Komisją była Komisja w Pradze, gdzie samoloty pozostawały przez jedną noc. Członkiem Komisji ze strony Aeroklubu R. P. był kpt. pil. Dr. Tadeusz Halewski. Nadto na etapie pośrednim w Belgradzie był delegat Polski kpt. pil. Jarzębiński Kazimierz członkiem tamtejszej Komisji.

Regulamin przewidywał nagrody: I-sza 300.000 lei, II-ga 150.000, III-cia 100.000, IV-ta 50.000 lei.

Ekipy państw, biorących udział w zawodach, przedstawiały się następująco:

Polska:

płk. Kossowski Jerzy
kpt. Długoszewski Jerzy
kpt. Pamuła Leopold
kpt. Pawlikowski Stefan
por. Bajan Jerzy
por. Więckowski Edward,,

z tych trzech na samolotach Spad 61, z silnikiem Lorraine Dietrich 450 KM., pozostali trzej na samolotach C. B. 20 Fiat, z silnikiem Fiat 410 KM.

Czechosłowacja:

sztab. kpt. Malkowsky Franciszek
sztab. kpt. Divis Franciszek

sztab. kpt. Kalla Józef
sztab kpt. Mares Karol
kapitan Brazda Karol
kapitan Soukup Alfred,

z tych dwóch pilotów na samolotach czeskich Smolik 31 z silnikiem ang. Hornet, pozostali na Avia B H 33 Skoda L. 520 KM.

Jugosławja:

major Radowicz Douchan
major Navratil Mirosław
kapitan Markiczewicz Zlatko
kapitan Roubczicz Dragutin
por. Baydak Leonid,

trzech na samolotach Avia B H 33 z Hispano Suiza, trzech na Devoitine.

Rumunja:

major Jienesco G.
kapitan Paclea Fr.
kapitan Romanesco M.
por. Tanesesco C.
por. Parvulesco Eug.
por. Stefanesco G.

trzech na samolotach Devoitine i trzech na samolotach Nieuport Delage.

W pierwszym dniu do Pragi przybyło 11 samolotów, a wśród nich pierwszy por. pil. Więckowski, mając przeciętną szybkość 195 km./godz. na wszystkich etapach. Lotnicy polscy: por. Bajan Jerzy przybył do Pragi jako 5-ty, a kpt. Pamuła Leopold jako 9-ty. Płk. Kossowski usiadł pod Pragą o 30 klm. koło Pardubic z powodu defektu chłodnicy. Kpt. Długoszowski koło Janowic też o 30 km. od Pragi z powodu defektu silnika. Kpt. Pawlikowski z powodu defektu śmigła koło Warszawy. W dniu 6 września przeciągnęła silna burza ponad środkową Europą i dlatego wynik w pierwszym dniu był bardzo nikły, a przytem lotnictwo czeskosłowackie poniosło olbrzymią stratę przez śmierć kpt.-pil. Soukopa.

Drugi dzień lotu zaczął się od pechowego pęknięcia śmigła por. Więckowskiego. Lot dokończyło tylko dwóch naszych pilotów: kpt. Pamuła i por. Bajan. W końcowej kwalifikacji pierwsze miejsce osiągnął sztab. kpt. Kalla (Czechosł.), drugie Czinticz, a dopiero piąte por. Bajan. W ogólnej klasyfikacji pierwsze miejsce zajęła ekipa Rumunji, drugie Czechosłowacja, trzecie Jugosławja, czwarte Polska.

MIĘDZYNARODOWE ZAWODY BALONÓW WOLNYCH.

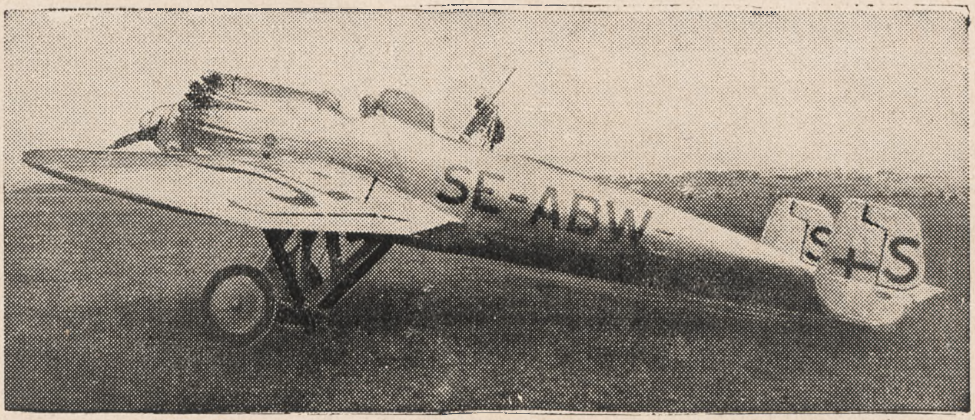
Sekcja balonowa Aeroklubu R. P. w dniu 15-go sierpnia br. zorganizowała międzynarodowe zawody balonów wolnych. Start odbył się w Poznaniu koło bramy Dębińskiej przy gazowni miejskiej. Udział brały następujące balony, startując kolejno o godz. 17-tej.

1. „Warszawa“ o pojemności 750 m³, polski pilot por. Hynek Franciszek;
2. „La Valcyrie“ o pojemności 1200 m³, piloci franc. Nouger Marceli i Perin Robert;
3. „Prof. Zenger“ o pojemności 1200 m³, piloci czescy mjr. Budik Dymitr i kpt. Ceyka Adolf;
4. „Wilno“ o pojemności 1200 m³, polscy piloci mjr. Sielewicz Juljan i por. Burzyński Zbigniew;
5. „Gdynia“ o pojemności 1200 m³, polscy piloci kpt. Kraczkiewicz i por. Janusz;
6. „Nancy“ o pojemności 900 m³, franc. pilot Boitart Albert;
7. „Serenite“ o pojemności 1200 m³, franc. piloci Dolfus Franciszek i Derouge Jan.

Regulamin zawodów przewidywał nagrody za najdalszą odległość lądowania od Poznania (I-sza Według powyższej kolejności, pierwszy wylądował na płd. od Berlina koło Teupitz.

II-gi na zach. od m. Dessau, koło miejscowości Koethen;
III-ci na Dolnym Śląsku koło miejsc. Torgan;
IV-ty 30 klm. na płdn.-zach. od Berlina;
V-ty okolica Magdeburga;
VI-ty okolica Lipska;
VII-my na linji Lipsk—Berlin.

Były to pierwsze tego rodzaju zawody w Polsce o charakterze międzynarodowym.



Za najlepszy samolot bojowy armji lądowej uchodzi aeroplan myśliwski armji szwedzkiej, mogący rozwinąć chyżość 290 klm. na godzinę. Hydroplany angielskiej marynarki osiągają, jak to wiadomo z zawodów o puhar Schneidera, szybkość prawie dwukrotnie tak dużą.

RAID POLSKIEJ AWIONETKI R. W. D. 2.

5.000 klm. dookoła Europy.

Dnia 5 września br. został zakończony raid polskiej awionetki przez por. pilota Żwirkę Franciszka i inż. Wigurę Stanisława. Lotnicy nasi rozpoczęli w dniu 10 sierpnia z lotniska w Warszawie swój lot na samolocie sportowym R. W. D. 2. z silnikiem Salmson 40 K. M. (o czem już wspominaliśmy). wała się już awionetka w Paryżu, że stoimy na równi z tymi samolotami, które brały udział w konkursie. Żałować tylko należy, że nasza awionetka nie mogła brać udziału w tym konkursie z powodu silnika. Przestrzeń, którą pokryła R. W. D. 2. jest mniejszą zaledwie o kilkaset klm. od trasy lotu międzynarodowego konkursu. Temsamem udowodniła ona swą wysoką wartość jako samolotu sportowego i spodziewać się należy, że nasze kluby lot-



Zdjęcie nasze przedstawia awionetkę polską po wylądowaniu na lotnisku w Paryżu; przed awionetką stoi znana pilotka francuska, p. Bastie, która zdobyła w r. b. rekord światowy 24 godz. lotu bez przerwy na awionetce.

Lot ten subwencjonował Zarząd Główny L. O. P. P., a odbył się na trasie Warszawa—Poznań—Berlin—Nancy—Paryż, a w drodze powrotnej t. j. po zmianie silnika w fabryce Salmsona pokrył przestrzeń przez Barcelonę—Marsylję—Medjolan—Wenecję—Wiedeń—Kraków—Warszawę w sumie ok. 5.000 klm. Studenci politechniki warszawskiej lotem swej awionetki, która leciała pod barwami Aeroklubu akademickiego w Warszawie, zadokumentowali podczas międzynarodowego konkursu samolotów sportowych, bo w tym okresie znajdo-

nicze wykorzystają jej wybitne walory w użyciu do sportowania. Kwalifikacje i zalety jakiemi odznaczają się w locie samoloty budowane przez Sekcję Stud. Pol. Warszawskiej predystynują je do sportowego użytku naszych klubów. Kończący się warsztat Sekcji na Okęciu, spodziewać się należy, zaspokoi w dużej mierze zapotrzebowanie naszego sportu lotniczego. Spodziewać się należy przytem, że i Sekcja już dziś rozpatrzyła możność seryjnej budowy swych typów, by sprostać swemu zadaniu.

NOWY RAID POLSKIEJ AWIONETKI.

Lubelski Klub lotniczy projektuje jeszcze w tym roku raid swej awionetki „Ptapta“ z silnikiem Walter 60 KM. Cała trasa tego raidu obliczona jest na 2.800 klm. i lecieć ma członek i instruktor Klubu, pilot p. Szulczewski. Raid ten odbędzie się prawdopodobnie po konkursie krakowskim, w którym spodziewany jest udział „Ptapty“. Lubelski Klub awionetkę swą zaopatrzył w nowy silnik Waltera, który zapewni Klubowi swemi zaletami powodzenie. Ostatnie wyniki prób i tryumfy tego silnika szczególnie w międzynarodowym konkursie awionetek, gwarantują pwodzenie przedsięwzięcia.

LOT POŁUDNIOWO-ZACHODNIEJ POLSKI.

Aeroklub Akademicki w Krakowie wspólnie z Komitetami wojew. L. O. P. P. w Krakowie i Katowicach urządza w dniu 6 października br. wielkie zawody lotnicze w Krakowie. Zawody te są pierwszą tego rodzaju imprezą w Polsce w ścisłem tego słowa znaczeniu lotniczo-sportowym wyczynem naszego sportu lotniczego. Spodziewać się należy, że na etapach lotów t. j. w Krakowie, Katowicach i Częstochowie zobaczymy nasze awionetki i ostatnie typy samolotów (jak L. R. 10, P. W. S. 6. i Bartel B. M. 4 i 5). Niezawodnie staną studenci Politechniki warsz. ze swym R. W. D. 2. i J. D. 2. jako ta elita konstruktorów polskich. Pewnym jest udział Działowskich i kilku typów awionetek zagranicznych. Dla lepszego zorjentowania się podajemy regulamin lotu.

Regulamin lotu południowo-zachodniej Polski.

Atr. 1.

Aeroklub Akademicki w Krakowie organizuje w dniu 6 października 1929 r. wspólnie z Komitetami Wojewódzkimi L. O. P. P. w Krakowie i w Katowicach zawody samolotów sportowych.

Art. 2.

Zawody noszą nazwę: lot południowo-zachodniej Polski.

Art. 3.

Zawody obejmują:

1. przelot w trójkącie na trasie: Kraków—Częstochowa—Katowice—Kraków (lotnisko na Błoniach);
2. próbę wysokości 1500 m. w najkrótszym czasie;
3. próbę najkrótszego lądowania.

Art. 4.

Zawody będą organizowane zgodnie z regulaminem F. A. I. i przepisami komisji sportowej Aeroklubu R. P.

Art. 5.

Do zawodów dopuszczone będą samoloty krajowe i zagraniczne z silnikami o różnej mocy, przyczem ustanawia się zasadniczy podział na następujące grupy stosownie do mocy: I. grupa liczy się do 60 KM., II grupa do 120 KM., III grupa ponad 120 KM., zaś granicę końcową stanowi 300 KM.

Art. 6.

Do zawodów dopuszczeni są piloci polscy, posiadający licencje oraz piloci klubów lotniczych w Polsce, posiadający zaświadczenie ukończenia pilotażu.

Art. 7.

Zawody są sprawdzianem naszego sportu lotniczego dla pilotów.

Art. 8.

Ogólna klasyfikacja zawodów polegać będzie na stosownej punktacji za wykonanie danych warunków konkurencji. Przyczem nie obowiązuje wykonanie wszystkich konkurencji.

Ustanawia się specjalną punktację dla trzech prób:

A. Za przelot każdej poszczególnej trasy dla I-szej grupy przyznaje się 30, dla II-giej 25, dla III-ciej 20 punktów. Przyczem wyznacza się dla tras minimalny czas dla jej przebycia Kraków—Częstochowa (115 km.) (trudna orjentacja) 1 godz. 15 min. Częstochowa—Katowice (95 km.) — 50 min., Katowice—Kraków (80 km.) — 40 minut.

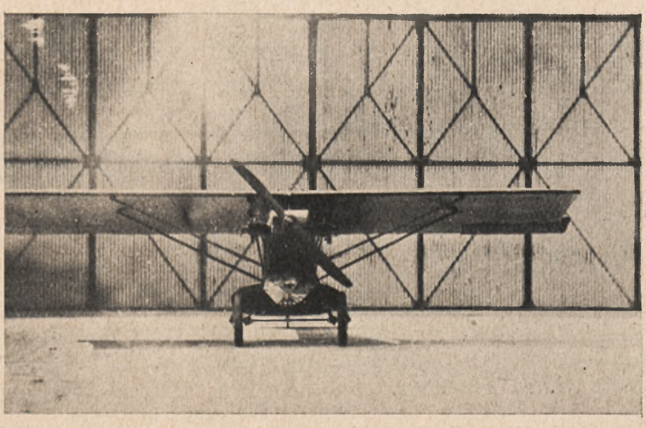
Równocześnie przyznaje się dodatkowe punkty za wcześniejsze czasy t. j. za każdą nadrobioną minutę dolicza się po jednym punkcie dla zawodników. Za opóźnienie 5 minut odejmuje się jeden punkt.

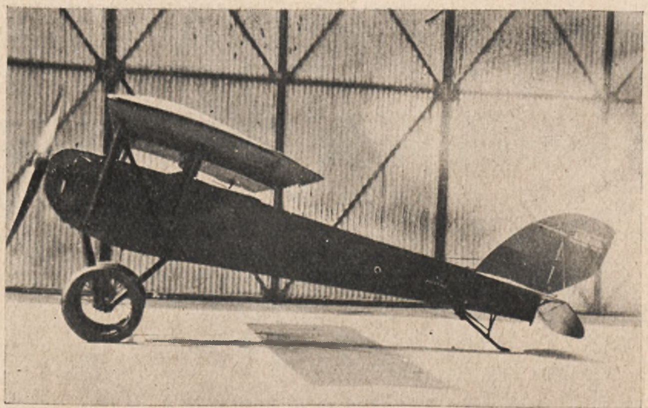
Przelot rozpoczyna się w Krakowie dnia 6-go października o godz. 7-mej. Start odbywa się w Krakowie w 5-minutowych przerwach po sobie. Start w Częstochowie otwiera się o godz. 8,40, w Katowicach o 10,30. Przyczem na obu etapach samoloty startują kolejno po sobie w porządku lądowania w 4 minutowych przerwach. Lądowanie w Krakowie zamyka się o ogdz. 14. Po tym czasie Komisja nie uznaje na wszystkich etapach wyników.

B. Próba na wysokość i lądowania powinna być wykonaną w jednym locie. Jedynie Komisja Sportowa może dozwolić na poprawienie lądowania w specjalnym locie, przyczem odlicza się 5 punktów.

Wysokość 1500 metrów musi być wykonaną z barografem, przyczem ustanawia się punktację za samowykonanie dla:

I grupy samolotów — 25 punktów;





Awionetka p. Zapory z Klubu Pil. Woj. Śl. — Szczegółowy opis podamy w następnym numerze.

II grupy samolotów — 20 punktów;
III grupy samolotów — 15 punktów.

Komisja w tej konkurencji dodaje jeszcze dla najlepszego tyle punktów, ilu jest zawodników, czyli najlepszy czas otrzymuje najwięcej punktów, a następnie kolejno.

C. Lądowanie musi się odbyć w prostokącie 200×50, przyczem dla wszystkich grup ustanawia się za wykonanie 20 punktów.

Art. 8.

W zawodach mogą brać udział samoloty i poza konkursem. Dotyczy to również i pilotów zagranicznych.

Art. 9.

Komisja Sportowa zamyka listy zawodników dnia 5 października o godz. 20, poczem nastąpi losowanie kolejności samolotów do przelotów. Samoloty będą oznaczone numerami kolejności.

Art. 10.

Kontrola sportowa zawodów spoczywać będzie w rękach Komisji Sportowej Aeroklubu R. P., której przysługuje prawo ustalania rezultatów. Do komisji powołani będą członkowie organizacji lotniczych na każdym etapie.

Art. 11.

Na zawody ustanawia się nagrody pieniężne dla pilotów. O kolejności miejsc w ubieganiu się o nagrody decyduje największa ilość punktów, zdobytych w zawodach. W razie równości punktów rozstrzyga Komisja lub losowanie.

I nagroda — 1000 złotych
II „ 500 „
III „ 300 „
IV „ 200 „

Nadto przewidziane są nagrody za przeloty na poszczególnych etapach, za konkurencje oddzielne oraz za wykonanie akrobacji i lotów pokazowych, które zostaną zarządzone przez Komisję sportową i uznane w dniu zawodów. Ogłoszenie i wykaz nagród zostanie później podany do wiadomości.

Art. 12.

Zgłoszenia uczestników i samolotów do zawodów, należy przesyłać na adres: Aeroklub Akademicki, Kraków, Rynek Główny 6.

Kraków, dnia 1 września 1929 r.

Aeroklub Akademicki w Krakowie.

KONKURS SZYBOWCÓW NA KRYMIE.

Awiosekcja osoawiachimu ogłosiła konkurs szybowców na Krymie pod Teodozją (m. Kontebel). Termin wyznaczony jest na wrzesień. Zaproszono do udziału i zagraniczne organizacje sportowe. W Polsce otrzymał zaproszenie Aeroklub R. P. Dla orjentacji podajemy tłumaczenie ogłoszenia konkursów:

Ogłoszenie

o konkursach lotniczych 1929 r. na Krymie.

I.

1. Konkursy odbędą się we wrześniu 1929 r. na Krymie (Teodozja, m. Kontebel). Organizator zastrzega sobie prawo oznaczyć ścisły termin rozpoczęcia konkursów.
2. W konkursach mogą uczestniczyć wszystkie organizacje lotnicze Z. S. S. R. i organizacje zagranicznych państw, zaproszonych przez organizatora konkursów.
3. Do dnia 31 lipca 1929 r. wszystkie organizacje lotnicze, pragnące przyjąć udział na konkursach winny o tem zameldować w Związku Oswawiahim Z. S. S. R. według ustanowionej formy.
4. Wszyscy uczestnicy konkursów mają jednakowe prawa do uzyskania tej lub innej premji.

Uwaga: Premje przysądzone zostają przy konkursach.

5. Wszystkie wydatki przewozu płatowców i uczestników konkursu do miejsca konkursów i z powrotem, jak również wszystkie wydatki związane z życiem, mieszkaniem i komunikacją pomiędzy mieszkaniem a miejscem startu uczestnicy konkursu przyjmują na własny koszt.

Uwaga I-sza. Administracja Konkursów zobowiązuje się wynaleźć mieszkania, oraz zorganizowanie transportu, za prośbą uczestników, lecz na ich koszta. W tym wypadku winni uczestnicy konkursu w meldunku uczestniczenia w konkursach określić w jaki sposób życzą sobie przewozić transport.

Uwaga II-ga. Dla płatowców biorących udział w konkursach, udzielone zostanie bezpłatne pomieszczenie (połatti).

6. Wszyscy uczestnicy konkursów winni złożyć podpisaną deklarację, że zgadzają się na warunki wymienione w ogłoszeniu o konkursach, podporządkowują się i stosować się będą do postanowionych prawideł, i że nie będą żądać od organizacji konkursów zwrotu za straty, nawet gdyby te straty wynikły z winy organizacji, oraz że obowiązują się „Techkomu“ dać możność wszechstronnej lustracji i pomiarów przedstawionych płatowców.



Samolot sowiecki „Skrzydła Sowietów“ lądował na lotnisku mokotowskiem w Warszawie.

II.

1. Organizację Konkursów reprezentuje Komitet Konkursów, składający się z:
 Prezesa Komitetu
 Prezesa „Tech Koma“
 Komendanta
 Zarządzający sprawą Administracji Gospod.
 Prezes Jury.
2. Komitet jest wykonawcą konkursów za pośrednictwem swoich wydziałów: Komitetu technicznego, Komendantury i Wydział Admin. Gosp.
3. Komitet techniczny zarządza:
 a) lustracją płatowców oraz otrzymaniem wszystkich statystycznych danych o maszynach, biorących udział w konkursach,
 b) służbę meteorologiczną.
4. W czynnościach swoich „Techkom“ stosować się będzie do specjalnych instrukcji.
5. Komendant zarządza:
 a) organizacją i porządkiem w obozie,
 b) organizacją i porządkiem na starcie.

Uwaga I-sza. Organizacje zagraniczne mają prawo wyboru startu samodzielnie.

Start płatowca oraz lot każda organizacja dokonywa samodzielnie.

Uwaga II-go. Całą odpowiedzialność za start i lot ponosi ta organizacja, która wystawiła dany płatowiec do konkursu.

W czynnościach swoich Komendant stosować się będzie do specjalnych instrukcyj.

6. Zarządzający Admin. Gosp. sprawą zarządza:
 a) organizację mieszkań i transportu,
 b) organizację remontu polowego,
 c) działem gospodarczym konkursów,

W czynnościach swych Zarządzający stosować się będzie do specjalnych instrukcyj.

7. Jury stanowi samodzielną organizację i zarządza
 a) określeniem osiągniętych wyników, do czego rozporządza odpowiednią służbą do pomiarów,
 b) zasądzeniem premji.

W czynnościach swoich Jury stosować się będzie do specjalnej instrukcji.

III.

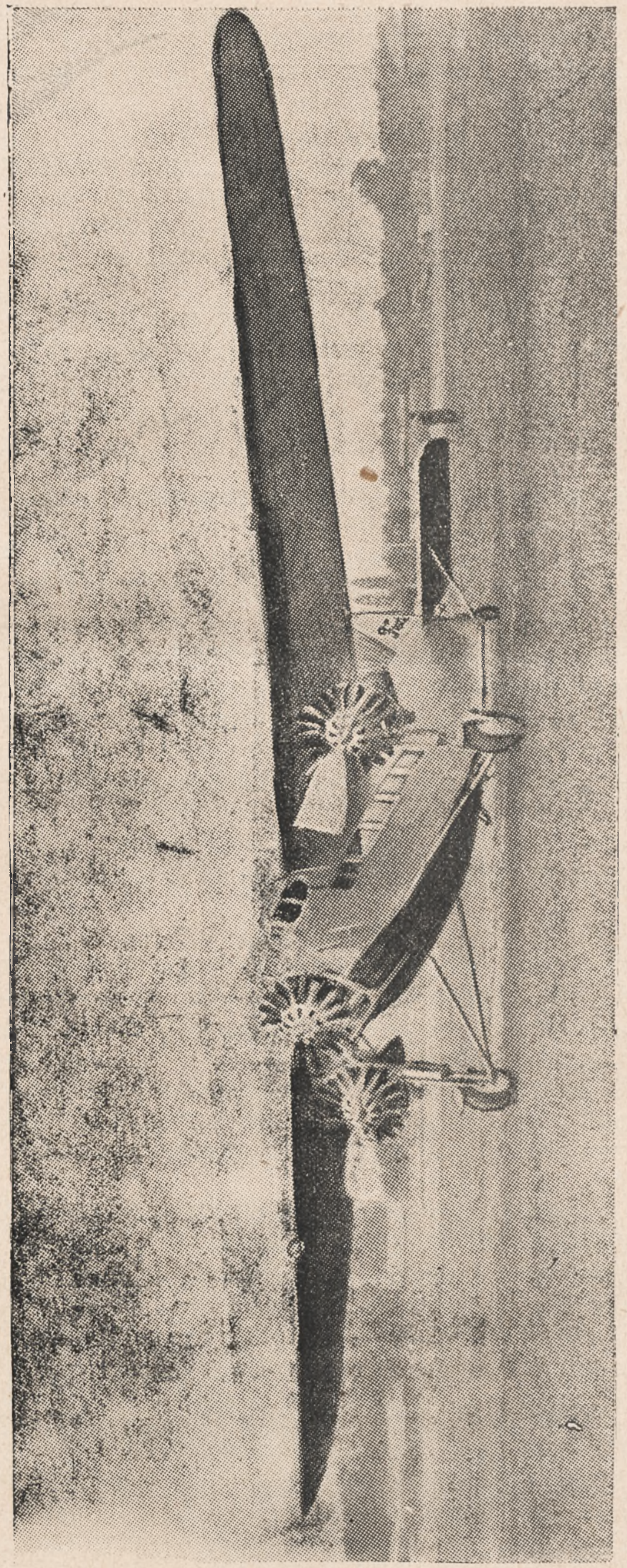
1. Ustanowiono dwie kategorje nagród:
 a) międzynarodowe, o które mają prawo pretendować wszyscy uczestnicy konkursów i
 b) Sowietskie nagrody, które mogą być wydane li tylko uczestnikom konkursów obywatelom Z. S. S. R.
2. Nagrody międzynarodowe określone są na sumę 3750 rubli i według niżej wymienionego rozdziału.

1. Lot po prostej linji na odległość	1000	500
2. Za lot najwyższy nad startem	500	250
3. Za wykonanie lotu w/g marszruty wydanej przez Jury	600	400
4. Za najmniejszy stosunek: Utraty wysokości do odległości przy planowaniu na prostej przy pogodzie bez wiatru	150	100
5. Nagroda za ładny lot	250	—

Uwaga I-sza. Nagrodę na lot po linji prostej na odległość wydaje się w wypadku, o ile długość będzie nie mniejszą od 25 kilometrów.

Uwaga II-ga. Nagrodę za najwyższy lot wydaje się w tym wypadku, o ile wysokość nad startem będzie nie niższą od 400 metrów.

Awjosekcja C. S. Oswawiahim.



Samolot Forda po wylądowaniu na lotnisku warszawskiem.

ZAWODY O PUHAR SCHNEIDERA.

Co dwa lata odbywają się organizowane zawody samolotów wodnych o t. zw. puhar Schneidera, nagrody ofiarowanej przez Jacquesa Schneidera, sportsmana francuskiego (wartość ogólna nagrody 1000 f. szt.). W tym roku organizował zawody królewski brytyjski Aeroklub w cieśninie Spithead i Solent około Southampton, pomiędzy wyspą Wight oraz wybrzeżem południowej Anglji. Organizacja przewidziała możność obserwowania zawodów przez około miljon osób wzdłuż trasy. Cała trasa wynosiła 350 km. t. j. 7-krotne pokrycie rombu, którego długość wszystkich ramion obliczona jest na 50 klm. Zawody te odbyły się w sobotę, dnia 7 września i w tym dniu został ustanowiony nowy światowy rekord szybkości przez por. ang. lotnictwa Waghorna na wodnopłatowcu Supermarine Rollce-Royce S. 6. Szybkość wynosiła 525 km. na godzinę i tą szybkością została trasa pokonana.

Dotychczasowy przegląd wyników w zawodach o puhar Schneidera przedstawia się następująco:

w 1913 r. zawody, urządzone w Monaco wygrał Francuz Prevost na wodnopłatowcu „Deperdussin" z silnikiem Gnom 160 KM. szybkością 126 km./godz.

w 1914 r. zdobywa Anglja szybkością 139,7 km./godz.

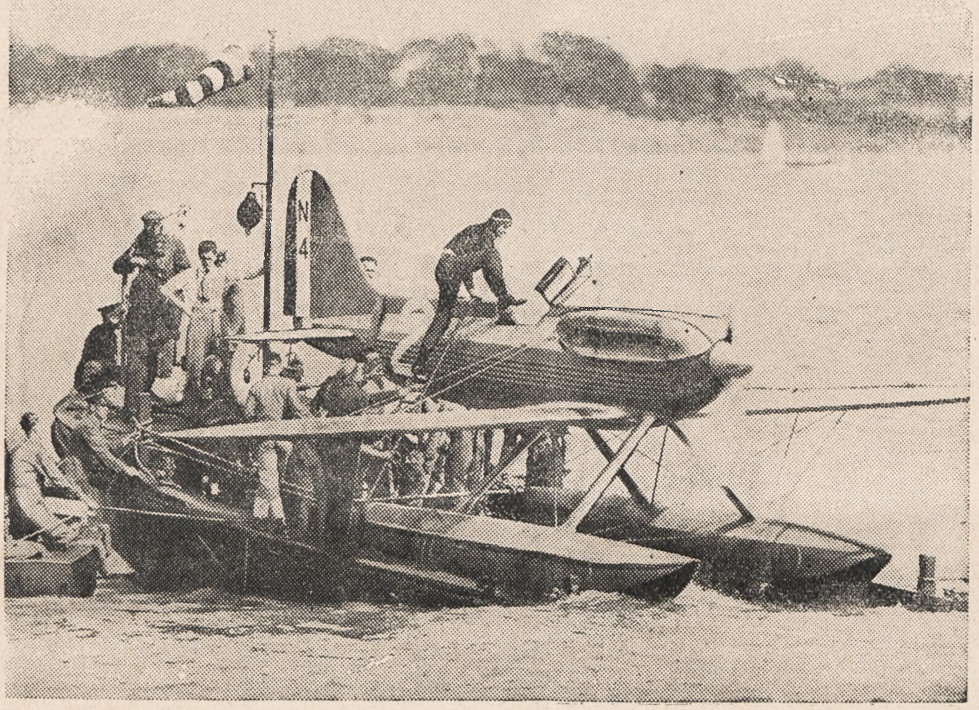
Podczas wojny zawody nie odbywały się.

w 1920 r. w dwóch kolejno urządzonych zawodach Włosi dwa razy zdobywają puhar na samolotach „Savoia S 19" z silnikiem Ansaldo 550 KM., szybkość rekordowa 172,5 km./godz.

w 1921 r. również zdobywają Włosi samolotem Macchi VII z silnikiem Issota Fraschini 200 KM., szybkość 178, km./godz.

w 1922 r. zdobywa puhar Wielka Brytanja w Neapolu przez kapitana Biarda na samolocie „Supermarine Scalione" z silnikiem Napier 450 KM., szybkość 234 km./godz.

w 1923 r. zwycięzcami są Stany Zjednoczone na samolocie „Curtiss Army Racer C. R. 3" z silnikiem Curtiss D. 12, o 460 KM., szybkość 285,4



Zwycięzca w zawodach lotniczych w Anglji o puhor Schneidera, of. lotnik Waghorn, wchodzący do swego hydroplanu „Supermarin S. 6", na którym uzyskał zawrotną szybkość ponad 500 klm. na godzinę.

w 1924 r. nie rozegrano zawodów

w 1925 r. ponownie Stany Zjednoczone na samolocie Curtiss z silnikiem Curtiss VI 400 KM., szybkość 374 km./godz.

w 1926 r. zdobywają puhar Włosi na samolocie „Macchi M. 39" z silnikiem Fiat 800 KM., szybkość 396,6 km./godz.

w 1927 r. por. ang. Webster na samolocie „Supermarine Napier S. 5" z silnikiem Napier Lion VII osiągnął szybkość 450 km./godz.

w 1928 r. na Lido mjr. de Bernardi na samolocie Macchi osiągnął szybkość 512,7 km./godz.

a rekord ten pobija por. ang. D'Arcy Greig'a na samolocie „Supermarine Napier S. 5" szybkością 515 km./godz.

Jak widać z dotychczasowych wyników dziś walczą najwybitniejsi Anglicy, Włosi i St. Zjedn. o palmę pierwszeństwa, która w tym roku znów przypadła w udziale Wielkiej Brytanji. Przekroczona szybkość 500 km./godz. stale bywa podwyższaną tak, że każdy konkurs daje nowy rekord.

PROJEKTY USTAWY ODNOŚNIE ZORGANIZOWANIA SIŁ LOTNICZYCH FRANCJI.

„Ce pue l'on concoit bien s'enonce clairement"...

Wiersz powyższy przychodzi na myśl, gdy się czyta projekt ustawy o ogólnem zorganizowaniu sił lotniczych, przedłożony w Komisji dla Lotnictwa — Parlamentowi (Izbie deputowanych).

Zdanie po zdaniu należy rozpatrywać ten tekst, brakuje w nim bowiem jasnej koncepcji odnośnie zorganizowania armji lotniczej. Można zauważyć ślady walk usilnych, statecznych przez obóz narodowy w łonie Senatu między Ministerstwem wojny, marynarki i lotnictwa.

Studjujmy artykuł po artykule, ponieważ sprawa zorganizowania lotnictwa zasługuje na na specjalną uwagę parlamentu, który nie może uchwalać artykułów niedokładnych, niejasnych, nie podnosząc żadnej odpowiedzialności, dążąc do otrzymania jedynie z Izby blanco podpisów dla organizacji, która nie wyszłaby z pod swych skrzydeł, gdyby nie tekst odnośnych dekretów, z których niemożliwem będzie odnaleść wolę narodu: Ministerstwo Lotnictwa.

W parlamencie będą ferje. Projekt zostanie uchwalony.

Po powrocie wyjdzie rozporządzenie.

I trzeba będzie czekać miesiące na nowe wypadki, nową kampanję opinji publicznej, aby spostrzec, iż ministerstwo lotnictwa stworzyło ustawę nieokreśloną i dekrety zbyt formalistyczne, co niewiele zaledwie wprowadziło zmian odnośnie organizacji dawniejszej i że koniecznem jest stworzyć coś innego.

W jednym z pierwszych paragrafów przedłożonego projektu ustawy, mówi się długo o konieczności ulepszeń technicznych, które należy nieodzownie wprowadzić do lotnictwa francuskiego. Wszyscy się na to zgodzą.

Doniosłość tego paragrafu odnośnie następnych, wyraża się w tem, ich chcą jaknajwięcej ograniczyć działalność ministerstwa lotnictwa, odnośnie roli konstruktora, nadającego orjentację i koordynującego wszystkie wysiłki techniczne, prowadzące do ulepszenia wojska. Będzie on utrzymywał w tym celu stały bezpośredni kontakt z wykonawcami i inżynierami.

Musimy przyznać polepszenie dawnego stanu rzeczy, gdzie wykonawcy nie mieli innej roli, jak latać na aeroplanach i tym sposobem narażać się na największe niebezpieczeństwo.

O ile Minister będzie chciał, piloci będą mogli przynajmniej, według nowej organizacji, przedstawiać swoje wnioski i opinję, co może być wzięte pod uwagę.

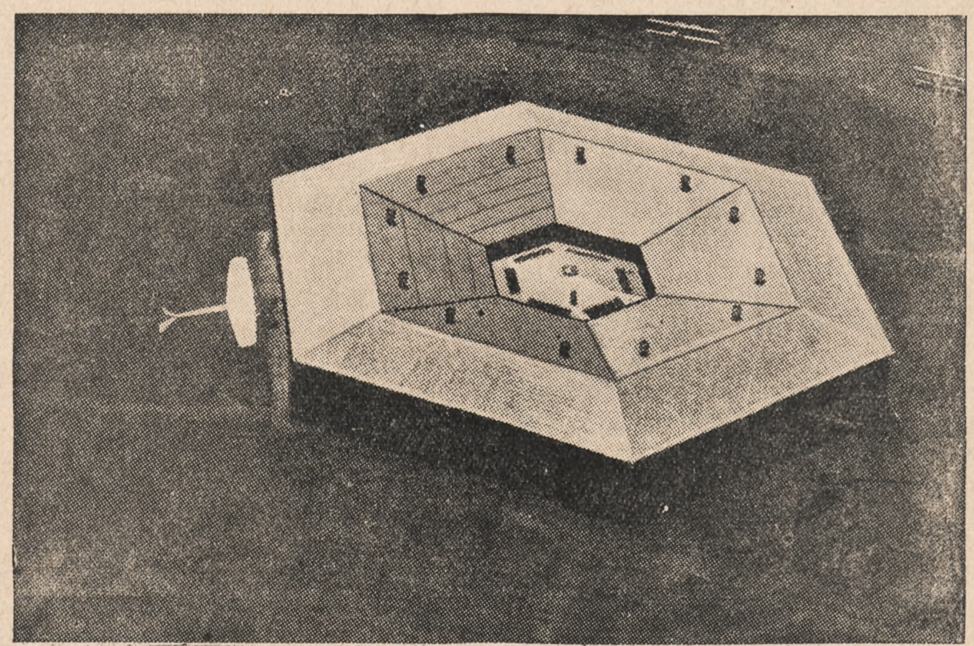
Paragraf drugi omawia stanowisko ministra lotnictwa vis a vis swych kolegów — wielkich ministerstw: technicznego i konstrukcyjnego, który nie będzie miał nic do powiedzenia odnośnie instrukcji całości awiatyki.

Ta ostatna będzie wykonywana pod nadzorem komendanta wojskowego i marynarzy zainteresowanych.

Pięć linij, znaczy to utrzymanie Status quo

O ile stworzenie ogólnej rezerwy awiatyki w wytycznych linjach nie zostanie dokonane, ujrzymy ją w projekcie tym samym, później w postaci dekretu, bez znaczniejszych zmian egzystującej organizacji.

Czyż z kilku regimentów usilnie się zwalczających: wojny, marynarki i awiatyki, ma być stworzona ta silna armja obrończa, jakiej żąda opinja publiczna, pod wrażeniem rozwoju awiatyki han-



Największy na świecie hangar lotniczy, wybudowany w Los Angelos (Kalifornja) przez Tow. Western Air Express. W hangarze tym może się pomieścić sześć dużych aparatów.

dlowej naszych ex-nieprzyjaciół, jak również rozwojem studjów nad wojną powietrzno-chemiczną, o której możliwości i tutaj wspominano dość często, mając na uwadze ogromny rozwój awiatyki w innych potężnych państwach.

Kończymy ten nasz zbyt skromny memorjał wytyczną, iż należy grupować szkoły, stowarzyszenia i oddziały komunalne awiatyki, należy unikać podwójnej organizacji i tym sposobem zapewnić armji najwyższą wydajność.

Oto są słowa — Rozejrzyjmy się w uczynkach.

Oficerów awiatyki będą wydawały w dalszym ciągu 3 zakłady naukowe: Saint-Cyr, Politechnika i Navale.

Szkoły pilotów będą dość liczne.

Siły techniczne, inspekcje generalne przedewszystkiem zostaną podwojone, administracja centralna będzie widziała swój personel znacznie powiększony. — Oto ekonomja.

Gdy tymczasem przed powstaniem organizacji złe wróżki rzuciły urok na kołyskę młodego ministerstwa.

Wróżkom tym jest na imię:
Kwestja osobista.
Interes poszczególnych jednostek.

Oni to obiecują sobie, o ileby parlament nie był w stanie założyć weta, obłożyć nowonarodzonego tak wysokimi ciężarami, że nie będzie w stanie podołać zadaniom, których od niego oczekuje kraj.

Po przestudjowaniu głębszem złożonego projektu w komisji awiatyki Parlamentu zauważymy, że ten ostatni tak dziwnie i niedokładnie zestawiony, nie jest poważnie traktowany; stworzony zostanie podsekretarjat wyższy, ale nie będzie ministerstwa oddzielnego awiatyki.

A. Verdier.

JAK RZESZA NIEMIECKA SUBWENCJONUJE LUFTHANSĘ.

Subwencje Rzeszy Niemieckiej są udzielane w zasadzie tylko regularnej komunikacji lotniczej. subwencjonowanych: długość linji liczy się od centrum jednej miejscowości, do centrum drugiej, od-



Typowy, angielski aparat wojskowy marki „Bristol".

Niemiecka „Lufthansa" obowiązaną jest przewozić 100 kg. poczty podczas swoich przelotów subwencjonowanych przez Rzeszę Niemiecką.

Wysokość subwencji.

Nie ma żadnego prawa określającego przyznanie subwencji rządowych. „Deutsche Lufthansa" otrzymuje 2 marki za każdy kilometr lotu na linjach ległości przebyte określone są przez Ministerstwo Komunikacji Rzeszy.

Jeżeli przestrzeń przebyta na szlakach powietrznych ma być obliczona w sposób nieobjęty ogólnem prawem, winien być przedstawiony odpowiedni wniosek z wyszczególnieniem szlaków powietrznych oraz nazw większych przebytych miejscowości.



Pilot kpt. Lombardt na samolocie turystycznym Fiat ASI zakończył międzynarodowy raid europejski awionetek, lądując jako pierwszy z 32 aparatów klasyfikowanych na lotnisku Orly pod Paryżem.

Ponadto przyznaną jest premja za każdy odlot i każdy przylot, dokonane podczas regularnych lotów na lotniskach niemieckich, przewidzianych w rozkładzie lotu. Premja ta waha się zależnie od urządzeń lotnisk od 7 mk. 20 do 3 mk. 60 dla samolotów jednosilnikowych i 9 mk. 60 do 4 mk. 80 dla samolotów wielosilnikowych.

Kiedy „Lufthansa" otrzymuje subwencje rządowe lub zagraniczne dla eksploatacji linji subwencjonowanych całkowicie przez Rzeszę, wysokość tych subwencji potrącana jest z subwencji Rzeszy. Przedsiębiorstwo obowiczane jest wykazać rodzaj i wysokość subwencji, otrzymywanych pobocznie.

O ile „Lufthansa" wykaże w zupełności zadawalniającą działalność, subwencja Rzeszy winna być przyznana całkowicie. O ile zaś działalność linji nie wykaże sprawności w dniu przewidzianym w rozkładzie lotów, nie będą uwzględnione podania o subwencjonowanie całkowite lub częściowe linji obsługiwanej. Na specjalną prośbę mogą być przyznane w drodze wyjątku subwencje dla lotów koniecznych dla funkcjonowania linji. Jednakże fundusze przyznane omawianej linji nie mogą być przekroczone.

Subwencja Rzeszy wypłacaną jest po przedstawieniu i zbadaniu rachunków miesięcznych. Dwa bezpłatne bilety są wydawane codziennie do rozporządzenia Ministerstwa Komunikacji.

Zniżka 50% do 100% ma być udzielona funkcjonarjuszom Ministerstwa Spraw Zagranicznych na podstawie zaświadczenia, wydanego przez odpowiednie władze.

Personel i sprzęt.

Personel zarządu, załogi płatowców i cały sprzęt mają być w zasadzie niemieckie lub wyprodukowane przez firmy niemieckie, stworzone z kapitałów niemieckich. Sprzęt obcy może być użyty tylko w wypadkach wyjątkowych.

Aby przyzwyczaić pilotów świeżo wyszkolonych do służby na linjach, „Lufthansa" winna oddawać bezpłatnie do rozporządzenia niemieckiej szkoły pilotów komunikacji dwa miejsca pilotów na przejazd lotem 500.000 klm. Samoloty nie mogą być budowane przez Towarzystwo. Jednakże jest ono obowiązane dostarczyć wszelkie objaśnienia techniczne, które zebrało o sprzęcie w ciągu jego użycia.

Kontrola towarzystwa.

Ministerstwo Komunikacji zastrzega sobie prawo przejrzenia w końcu roku ksiąg „Lufthansy" na koszt tegoż Towarzystwa. W razie sprzeciwu rozporządzeniom konwencji Towarzystwa, subwencje mogą być ograniczone lub wycofane.

MIĘDZYNARODOWY KONKURS AWIONETEK.

Aeroklub francuski w bieżącym roku zorganizował pierwszy międzynarodowy konkurs awionetek. Konkurs ten skupił najwybitniejsze siły lotnicze Europy na najlepszych samolotach sportowych. W konkursie brał rókneż udział jeden kanadyjczyk na samolocie niemieckim i w barwach niemieckich. Sam konkurs był bardzo ciekawy ze względu na samoloty, które w nich brały udział. Przed oczyma naszych fachowców na dwóch etapach olbrzymiego raidu przypadających w Polsce, t. j. w Warszawie i Poznaniu, przesunęły się okazy najlepszego sprzętu lotniczego sportowego Europy.

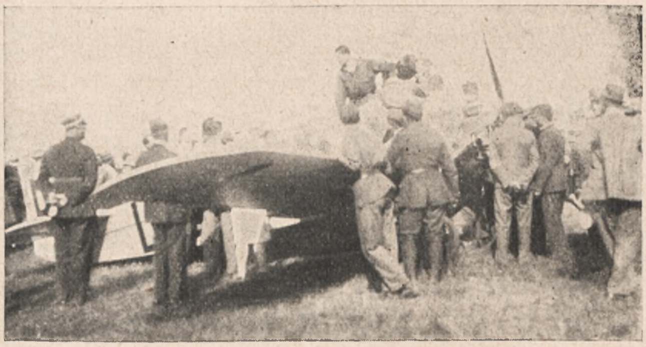
Jeśli chodzi o krótki rys wyników do naszych etapów, to możemy mówić tylko o jakości silników używanych w konkursie. Zdaje się jednogłośnie potwierdzoć dążność za używaniem silnika szeregowego chłodzonego powietrzem w tym wypadku bezkonkurencyjnego, jakimi okazały się „Gipsy" i „Cirrusy". Samoloty sportowe dzięki szeregowemu ustawieniu cylindrów dają się dobrze okapotować, tworząc mniejsze opory, przez co w wyniku otrzymuje się większą szybkoćś. Tego rodzaju usiłowania udatne zaczęte przez Anglików dali do konkursu Niemcy a nawet Włosi. Panującym pod względem niezawodności w pracy był silnik angielski „Cirrus". Ten moment muszą sobie zapamiętać nasi konstruktorzy szczególnie w okresie przed III. konkursem awionetek. Uważać należy za bardzo szczęśliwe projektowanie przez sekcję lotniczą studentów Politechniki warszawskiej budowy swej fenomenalnej awionetki R. W. D. z silnikiem Cirrus. Wprawdzie stoimy dziś wobec faktu dokonanego zakupna Genetów i ewentualnie Salmsonów, jednak problem ten nie powinien u nas pozostać w zaniedbaniu. Inne narody zaprodukowały przed nami pokaz jedynie silników gwieździstych chłodzonych powietrzem. Widzieliśmy Genety, Salmsony, Fiaty, Waltery, wreszcie pojedyńcze okazy Siemensa, pozatem nie doszły do nas Renault, Anzani i inne. Konkurs ten da się skreślić mianem konkursu sprawności silnika, o ile chodzi o raid.

Sam konkurs podzielony był na dwie części, pierwsza część według regulaminu polegała na próbach przeprowadzonych przed raidem w Orly. Wyniki tych prób podajemy na końcu naszego artykułu z ostatecznym wykazem punktów, obliczeniami i t. p.

Druga część konkursu to dokonanie raidu na odległość 6.288 kilometrów wzdłuż następującej drogi: Paryż — Bazylea — Genewa — Lyon — Marsylja — St. Raphael — Turyn — Medjolan — Wenecja — Zagrzeb — Belgrad — Turnu Sewerin — Bukareszt — Turnu Sewerin — Budapeszt — Wiedeń — Brno — Praga — Wrocław — Warszawa — Poznań — Berlin — Hamburg — Amsterdam — Buksela — Paryż. Początek mógł nastąpić z Orly o godz. 9 dnia 7 sierpnia, zaś przybywać można było na lotnisko w Orly po zakończeniu raidu dnia 14 sierpnia o godz. 15 a najpóźniej do dnia 20 sierpnia godziny 19. Etapy poszczególne można było pokrywać w ciągu dnia od godz. 7 rano do godz. 20. Do całego konkursu było zgłoszonych 82 samolotów sportowych, z czego 56 stwierdzono poraz wtóry zgłoszenia a w końcu 44 wzięło udział. Na samym wstępie konkusu jeden z zawodników niemieckich odpadł wskutek oderwania się skrzydeł samolotu. Katastrofie tej uległ pilot niemiecki Hofmann na samolocie Strado-Warnemünde L. 1. (Na tym samym typie niedawno zginął znany pilot niemiecki Schulz.) Do konkursu stanęły państwa w następującej ilości (wykaz z dnia 14 sierpnia):



Samolot hr. Lambilly, na którym brał udział z pilotem Mansem w konkursie.



Awionetka czeska „Antilopa" z silnikiem Walter. Napełnianie benzyny.

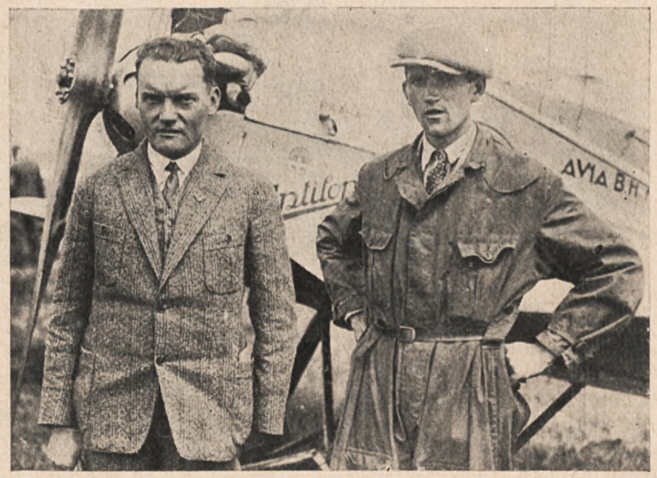
Znak samolotu	Samolot	Silnik K. M.	Pilot
		Aeroklub francuski.	
E. 6.	Coudron C 190.	Renault 85	Tourke
E. 7.	Coudron C 191.	Salmson 95	Barbot
E. 8.	Coudron 23.	Anzani 70.	Delmotte
F. 1.	Guerschais et Henriot	Salmson 95	Fauvel
F. 2.	Potez 36.	Renault 80.	Lemerre
F. 3.	„	„	Lauthe
F. 4.	„	Salmson 80.	Roques
F. 5.	„	„	Bayol
F. 6.	„	Salmson 95	Weiss
H. 2.	St. Hubert.	Walter 85	Finat
H. 3.	„	„	Mauss
H. 5.	de Havilland Moth-Gipsy	Gipsy 85	Vulsteke (belgijski)
H. 6.	„	„	kpt. Broad (ang.)
H. 8.	Icarus-Mickl.	Salmson AD 9. 40.	Miss Spooner (jed. kobieta ang.)
		Aeroklub szwajcarski.	
S. 1.	Klemm	Salmson 40.	Burckhard
S. 2.	„	„	Wirth
		Królewski aeroklub włoski.	
K. 3.	A. S. 1.	Fiat 85	Lombardi
K. 4.	Fiat A. S. 1.	„	ct. Donati
K. 5.	„	„	Botalla Batesta
K. 6.	„	„	Suster
K. 7.	Caut 26.	Isotta-Fraschini 80.	Stoppani
K. 8.	Romeo R. 5.	Fiat 80	Bonassatti Carlo
M. 1.	„	„	Gelmetti H.
M. 2.	„	„	Gastaldo
M. 3.	„	„	Guazetti
M. 4.	Breda 15.	Cirrus Mark III.	Ferrarin
M. 5.	„	„	Mazotti
M. 6.	„	„	Liberati
		Aeroklub czeski.	
T. 1.	Avia BH. 11. Antilopa	Walter Vega 85.	Kleps
T. 2.	„	„	Vlcek
T. 3.	Aero A. 34.	„	Novak
		Aeroklub niemiecki.	
A. 1.	B. F. W. M 236.	Genet 80.	Thomas
A. 2.	„	Siemens S. H. 13—70	Offermann
A. 3.	„	„	Von Dungern
A. 4.	„	„	Morzik
A. 5.	„	Genet 80.	Croueiss
A. 7.	„	Siemens S. H. 13 70 KM.	Schütz
A. 6.	„	Siemens S. H. 14. 110.	Louzer
A. 9.	„	Cirrus III. 90.	V. Bismarck
B. 2.	R. K. 25.	Cirrus II. 75.	Altemeier
B. 3.	„	Cirrus III. 90.	Carberry (kanadyjski)
B. 5.	D. 18.	Genet 65.	Nehring
B. 7.	Albatros L. 82.	de Harilland Gipsy 100 KM.	Dr. Ziegler
B. 9.	Albatros L. 22 a.	Siemens S. H. 13 70 KM.	Junek
C. 1.	Klemm L. 25. I.	Salmson AD 9. 40.	Hirth
C. 2.	„	„	Lusser
C. 3.	„ 26. I.	Siemens 70.	Hagenmayer
C. 4.	„	Cirrus Mark III. 80.	Kirzel
C. 5.	Klemm II a L. 25.	Salmson 40.	Siebel
C. 6.	„	„	Poss
C. 9.	Arado L. I.	Salmson 40.	Hofmann (zabił się)
D. 3.	Focke-Wulf S. 24.	Siemens S. H. 13—70	Kissin
D. 4.	Junkers A. 50.	Genet 80.	Kneer
D. 5.	„	„	Roeder
D. 7.	„	Walter Vega 80.	Riszticz

Nadtopoza konkursem stawała na de Havilland Mott z silnikiem Gipsy lady Bailey.

Konkurs rozegrany był o szereg nagród, z których pierwsza wynosiła 100.000 fr., 2-ga — 50.000 fr., 3-cia — 25.000 fr. i od 4-tej do 17-tej 7.350 fr. Poza temi nagrodami wyznaczono szereg nagród specjalnych. Wśród nich i ministra polskiego komuinkacji (miniatura pomnika ks. Józefa Poniatowskiego w Warszawie) za pierwsze przybycie do Warszawy i codzienne odbycie jednego etapu.

Raid odbywał się mimo niepewnej bardzo pogody a na niektórych etapach w fatalnych warunkach atmosferycznych bardzo sprawnie, co świadczy, że do zawodów stanęła prawdziwa elita lot-

nicza. Jeśli zważy się, że rozpoczęło raid 43 awionetki i do Warszawy przeszło dość sprawnie 33 awionetek — to musimy stwierdzić, że na tak dużej trasie raidu silniki i piloci zdali swój egzamin. Organizacją raidu na terenie Polski zajmował się Aeroklub R. P. i tenże obsadził komisje sportowe w składzie w Warszawie: gen, sekr. Aer. R. P. mjr. dypl. Kwieciński, kpt. Dr. Halewski, kpt. inż. Walicki, inż. Rogalski, inż. Drzewiecki i inż. Prauss; w Poznaniu: mjr. inż. Wojtarowicz i inż. Wallis. Warszawa od dnia 11 do 15 sierpnia była tym etapem, przez który przeszły awionetki konkursowe. Zaznaczyć wypada, że zajmujące były same samoloty choćby z poznania obcych typów. Na czoło tych wysunęła się zajmująca uwagę każdego awionetka Akademików z Darmstadtu, prowadzona przez znanego pilota Nehringa. Awionetka ta uległa wypadkowi podczas przymusowego lądowania pod Wrześnią, a załoga została ranna. Do Warszawy przybyli w pierwszym dniu, t. j. 11. VIII.: 1) kpt. Broad, 2) miss Spooner, 3) Kirsch, 3) Carberry, 5) Offermann, 6) Kleps, 7) Nehring, 8) Reder, 9) Palmat, 10) Lombardi, 11) Botallo, 12) Mazotti. Zajmujące obserwacje przylotów i startów nie zgromadziły zbyt dużej ilości ludności w Warszawie. Za to Poznań połączył imprezę tamt. Aeroklubu Akademickiego z przelotem. Oto byliśmy świadkami pierwszego konkursu międzynarodowego sportowego i wyciągamy pewne korzyści dla nas. Nie obeszło się i bez ale w organizacji, gdyż Aeroklub niemiecki zwrócił się o interwencję do francuskiego, obawiając się o przyjęcie swoich ekip w Polsce. Tymczasem ekipy te były obsłużone w porządku a obawiający się sami zachowywali się w osobie von Dungern niezbyt kulturalnie w Poznaniu. Nie chcemy tego podkreślać jako naturalnego



Zawodnik czeski sztab. kpt. Kleps na samolocie Avia B H 11. Antilopa z silnikiem Walter 85 K. M. zdobywca 7 miejsca w konkursie.

objawu niemieckiej myśli odwetu, ale stwierdzamy tylko możność współpracy z naszym sąsiadem na polu sportu lotniczego. Poniżej podajemy szczegółowe wyniki oraz techniczne dane konkursu.

A.

Znak samolotu	Samolot	Silnik	Moc	Pilot	Punkty za				
					szybkość	regularność	wymiana części (zamiana koła otwarcie silnika)	sprawność praktyczna	ogólny wynik
A4	BFW 23 B	Siemens	70	Morzik	70.—	35	14	19.50	138.50
H5	Moth	Gipsy	80	Broad	60.—	35	14	26.25	135.25
B3	Raab	Cirrus	90	Carberry	70.—	35	14	12.—	131.—
C2	Klemm	Salmson	95	Lusser	48.75	35	14	30.50	128.25
H3	Romeo	Fiat	80	Guazetti	50.—	35	14	28.25	127.25
A3	BFW 2 B	Siemens	70	v. Dungern	50.50	35	14	20.25	126.75
T1	Antilopa	Walter	85	Klepś	45.—	35	14	32.50	126.50
M2	Romeo	Fiat	80	Gastaldo	50.—	35	14	25.25	124.25
M1	Romeo	Fiat	80	Gelmetti	55.—	35	14	18.—	122.—
H6	Moth	Gipsy	85	M. Spooner	50.—	35	14	22.50	121.50
D5	Junkers	Genet	85	Roeder	41.25	35	14	30.25	120.50
K3	ASI	Fiat	85	Lombardi	50.—	35	14	18.50	17.50
K8	Romeo	Fiat	85	Benassatti	48.75	35	14	20.—	117.50
K6	ASI	Fiat	85	Botalla	50.—	35	14	18.—	117.—
C6	Klemm	Salmson	40	Poss	35.—	35	14	30.25	114.25
S2	Klemm	Salmson	40	Wirth	32.75	35	14	32.50	114.25
D4	Junkers	Genet	80	Kneer	32.75	35	14	29.50	111.25
A2	BFW	Siemens	70	Offerman	40.—	35	14	20.25	109.25
C4	Klemm	Cirrus	80	Kirsh	28.75	35	14	27.75	105.50
C5	Klemm	Salmson	40	Siebel	24.75	35	14	30.25	104.—
M5	Breda 15	Cirrus	80	Mazotti	27.75	35	14	26.—	102.75
F5	Potez 36	Salmson	80	M. Weiss	25.75	35	14	25.75	98.50
K4	ASI	Fiat	85	Donati	28.75	35	14	18.—	95,75
S1	Klemm	Salmson	40	Burkhard	20.75	35	14	24.75	94.50
F1	Guerchal S	Salmson	95	Lemerre	28.75	35	14	15.—	93.75
F6	Potez 36	Salmson	95	Finat	23.75	35	14	18.75	91.50
B9	Albatros	Siemens	70	Junck	15.75	35	14	25.25	90.—
E7	Caudron	Salmson	95	Delmotte	23.75	35	14	12.75	85.50
A5	BFW	Genet	80	Croneiss	15.25	35	14	21.75	85.—
M6	Breda 15	Cirrus	90	Liberatti	3.50	35	14	24.75	76.75
H2	S. Hubert	Walter	85	Maus	10.50	35	14	18.125	72.62
K5	wyłączony								



Czeska awionetka „Antilopa“ z silniekiem Walter. Napełnianie benzyny w dn. 11. VIII. 1929.



Po zlądowaniu pilot czeski (3) dogląda silnika. Pod 1 konsul R. P. Czechosłowackiej w Poznaniu. Pod 2 mjr. pilot Wojtarowicz — prezes Aeroklubu akadem. w Poznaniu.

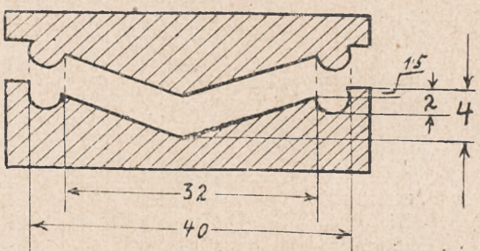


Aero A 34 — Walter Vega 85 HP. — Samolot ten z pilotem Nowakiem nie ukończył w całości konkursu. — Samolot ten uchodzi za najlepszy samolot sportowo-turystyczny i szkolny zarazem.

KĄCIK DLA MODELARZY.

Nie jeden z modelarzy głowi się nad tem, jakby urządzić podwozie dla skonstruowanego modelu. Chodzi przecież o to, aby model był lekki. Więc pospolicie koła do podwozia stosuje się drewniane, albo z papieru sztywnego, albo wreszcie i z grubych nici, naśladujących sprychy, a rafę skleja się z papieru. Drewniane koła — toczone, sprzedaje Składnica przyborów modelarskich przy Głównym Zarządzie L. O. P. P. w Warszawie, lecz te koła mają wadę, gdyż są i stosunkowo ciężkie i co najważniejsze bardzo łatwo się łupią. Koła papierowe i niciane są znów bardzo słabe na uderzenie i wogóle działania mechaniczne. Aby modelarzowi przyjść z pomocą, podam tutaj wypróbowany przezemnie sposób „fabrykacji“ kół z celuloidu.

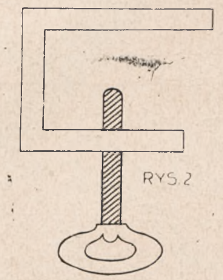
A więc przedewszystkiem należy zamówić sobie u tokarza metalowego formę. Może być mosiężna, cynkowa, żelazna, w każdym razie nie ze zbyt miękkiego metalu. Forma taka (Rys. 1.) składa się z 2 krążków metalowych. W jednym z nich wytoczono miseczkę średnicy 40 mm., najgłębsze miejsce 4 mm., zagłębiając nieco brzegi miseczki na półkole o promieniu 2 mm. Drugi krążek toczy się wypukło tak, aby swoją wypukłością pasował dokładnie we wklęsłości miseczki. Następnie u ślusarza każemy sobie zrobić śrubę ściskającą krążki pośrodku. Śruba składa się z klamry żelaznej w kształcie litery U i ze śruby z głowicą skrzydlatą, aby można palcami śrubę dość mocno dokręcać.



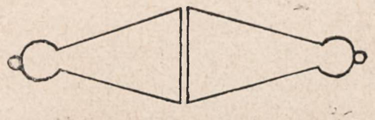
RYS. 1.

To jest nasz cały przyrząd. Teraz z celuloidu 0,5 mm. grubego, jakiego używa się do szyb automobilowych, wycinamy krążek o średnicy około 50 mm. Krążek ten wkładamy między oba metalowe, wyżej opisane i lekko śrubą dociskamy. Następnie wkładamy krążki do gorącej wody. Celuloid w gorącej wodzie mięknie, dociskamy śrubą (Rys. 2) tak dużą, aby mogła uchwycić i ścisnąć krążki, aż się zupełnie zejdą, wyjmujemy z wody i studzimy. Po ostudzeniu rozkręcamy krążki i otrzymujemy szalkę celuloidową, która stanowi połówkę naszego koła. Rys. 3. W podobny sposób

robimy drugą szalkę. Gdy obie szalki są gotowe, składamy je ze sobą wypukłościami nazewnątrz i miejsce złożenia (szew) pociągamy acetonem.



Aceton dostaniemy w każdej aptece. Jest to ciecz ruchliwa o charakterystycznym kwasowym zapachu, przypominająca ocet, łatwo zapalna, łatwiej niż benzyna (ostrożnie z ogniem!), i ma tę własność, że rozpuszcza celuloid. Więc brzegi złożenia aceton nieco rozpuści. Ponieważ jednak aceton szybko paruje, więc celuloid zlewa się razem i sklejenie połówek jest gotowe. W końcu pilnikiem zdzieramy



RYS. 3.

nieco wypukłości tarcz kołowych i otrzymujemy dziurkę na oś, ewentualnie możemy do dziurki założyć i zakleić piastę, zrobioną z cienkiej rurki celuloidowej, którą możemy sobie również zrobić sami, pamiętając o tem, że celuloid w gorącej wodzie staje się miękki, plastyczny, daje się dowolnie formować, an powietrzu twardnieje i zachowuje nadane mu kształty.

Jeżeli nam chodzi o efekty elegancji, możemy do kół użyć celuloidu kolorowego, który możemy dostać w handlu w różnych kolorach. Nadmieniam przytem, że takie kółka mogą mieć zastosowanie nie tylko do podwozi modeli latających, lecz także różnych zabawek, a więc zdaje mi się, że niejednemu młodemu czytelnikowi przyjdzie teraz na myśl urządzenie fabryczki takich kółek — i sądzę, że rynek zbytu znajdzie dosyć łatwo.

Gdy już mowa o „modnych" ulepszeniach modeli latających, wyspowiadam się tutaj z jednego grzechu, który popełniłem. Największą przykrością dla konstruktora modeli latających jest to, że płaty nośne tych modeli, startujących, czy lądujących gdzieś na krzakach, drzewach, czy płotach rozdzierają się łatwo i trzeba na nowo kleić, co ogromnie peszy i zniecheca. Przyjacielu! Zrób sobie pokrycie z płatów zamiast z kalki rysunkowej, muślinu czy batystu, z celofanu. Jest to materjał podobny do celuloidu, tylko bardziej elastyczny, trudno palny i na wpływy atmosferyczne nie wrażliwy. Ramę płatów i podwozie radzę zrobić z rurek celuloidowych, zatem, oprócz beleczki szkieletowej, cały nasz apaart będzie celuloidowy, lekki, elastyczny, sprężysty, elegancki i... trwały. Na własnościach zaś aerodynamicznych nic nie straci.

P. S. Wymiary kółek do podwozia podane przezemnie, nie są obowiązujące. Można robić dowolne. Ja podałem takie wymiary, gdyż się przeciętnie takich kółek używa, ale jeżeli te kółka zrobicie większe nieco lub mniejsze, to dziura w niebe się przez to nie zrobi. — Do widzenia modelarze!

Wasz stary modelarz **J. P.**



Nasze zdjęcie przedstawia uczestników konkursu z wojew. krakowskiego na lotnisku cywilnem w Warszawie. Stoją od strony lewej ku prawej: Ladra, Oszacki z Chrzanowa, Ludwik Piątek, instruktor z Krakowa, Kazimierz Wyrobek, zwycięzco z Krakowa, Sira; siedzą: Strychalski i Wiśnicki z Chrzanowa.



Francuska kronika lotnicza.

Biuletyn Francuskiej Misji Wojsk. w Warszawie.

W tych dniach w Niemczech odbyła się próba obrony przeciwlotniczej, polegającej na zasnuwaniu danej miejsocwości sztucznemi chmurami. Ogromne zakłady elektryczne na kilkanaście godzin znikły pod zasłoną nieszkodliwego gazu. Piloci trzech samolotów, latających nad miejscem próby skonstatowali, że z powietrza nie można było wcale uzyskać planu całokształtu wielkich zakładów przemysłowych.

Zasłona sztucznych chmur trwała kilkanaście godzin. U ludzi i zwierząt, znajdujących się w sferze działania gazu, nie spowodowało to żadnych przykrych objawów prócz lekkiego podrażnienia dróg oddechowych.

*

Morskie Lotnictwo Stanów Zjednoczonych Ameryki, po całym szeregu praktycznych prób, uznało, że sterowce mogą być używane jako latające bazy lotnicze (porte - avion). W tych dniach samolot obserwacyjny, przelatując pod sterowcem, uczepił się jego spodu bez żadnych trudności zapomocą haka, umieszczonago na górnych płatach samolotu oraz żelaznego trapezu, podwieszonego pod sterowcem. Tak samo łatwo płatowiec zdołał się oddzielić. Amerykanie zamierzają wobec tego używać swoich wielskich sterowców jako porte - avion dla samolotów odbywających długie pzreloty.

*

Zakłady Junkersa przedstawiły niemieckiemu Ministerstwu Rolnictwa, oraz delegatom kolonjalnych kompanji holenderskich, samolot typu W. 33, przeznaczony specjalnie do walki z leśnymi oraz zbożowymi szkodnikami. Samolot ten jest obmyślony przez Zakłady Junkersa do spółki z chemiczną fabryką Merck z Darmstadtu; posiada on skrzynię na 550 kg. proszku „Forst Esturmit", niszczącego owady. Pomocnicze śmigło porusza specjalny aparat, rozpylający równomiernie proszek; zawartość skrzyni wystarcza na dwanaście hektarów powierzchni. Próby, przeprowadzone nad lasami Kochstadtu, dały bardzo zadawalniające wyniki.

*

Rząd niemiecki zagwarantował Lufthansie sześć miljonów marek pożyczki na zorganizowanie linji transoceanicznych, oraz linji Dalekiego Wschodu. Lufthansa prowadzi już pertraktacje z Sowietami o wspólną eksploatację linji transsyberyjskiej, która ma łączyć Berlin z Nankinem. Z Nankinu linja będzie przedłużona do Tokjo; cały przelot ma trwać pięć dni, a z chwilą zaprowadzenia nocnych oświetleń, mo być zredukowany do trzech dni. Jednocześnie Lufthansa prowadzi badania nad możliwością otwarcia linji nad południowym Atlantykiem. Linja projektowana ma prowadzić przez Azory, Wyspy Zielonego Przylądka do Pernambucco.

*

Według inofrmacyj prasy amerykańskiej, w najbliższym czasie lotnicy włoscy mają przedsięwziąć lot bez lądowania z Rzymu do New Yokru. Pilotem ma być generał Balbo, podsekretarz Stanu Aeronautyki Włoskiej; towarzyszyć mu będą pilot nawigator, oraz mechanik, któremu będzie powierzony aparat radjo. Fabryka Savoia buduje już na ten cel samolot o śmigle metalowem z motorem Fiat A 22 o sile 550 koni. Rezerwuary zawierać będą 4000 litrów benzyny, co wystarcza na 80 godzin lotu.

*

W tych dniach nastąpiło otwarcie pierwszej linji lotniczej Japońskiego Towarzystwa dla transportów lotniczych. Sytuacja finansowa wyżej wspomnianego towarzystwa jest wybitnie zadawalniająca, co podkreśla prasa japońska. Subskrypcja akcji 150 krotnie przewyższy.a emitowany kapitał. Przyczyną powodzenia jest subwencja 20 miljonów, udzielona przez rząd oraz zapewnienie, że żaden cudzoziemiec nie ma prawa subskrybować akcji.

*

Sanitarne lotnictwo francuskie od 1920 do 1929 roku przewiozło około 4500 rannych i chorych w granicach Francji, Algieru, Marokko i Tunisu.

*

Minister Laurent - Eynac wydał instrukcje dla prefektów, tyczące się akrobatycznych popisów samolotów w czasie świąt lotniczych. Między innemi, instrukcje zabraniają wykonywanie akrobacji więcej niż jednemu samolotowi naraz, zabraniają walk powietrznych wogóle, a ćwiczeń z balonikami niżej 500 metrów. Wykonywać akrobację mają prawo tylko samoloty ze świadectwem przynależności do kategorji samolotów myśliwskich.

Szef lotnictwa francuskiego w Algierze, pułkownik Vuillemin nabył awionetkę Caudron, na której zamierza wrócić do Algieru przez Hiszpanję i Marokko. Towarzyszy mu w tym locie żona i czteroletni synek, który ma już 10.000 klm. przelecianych.

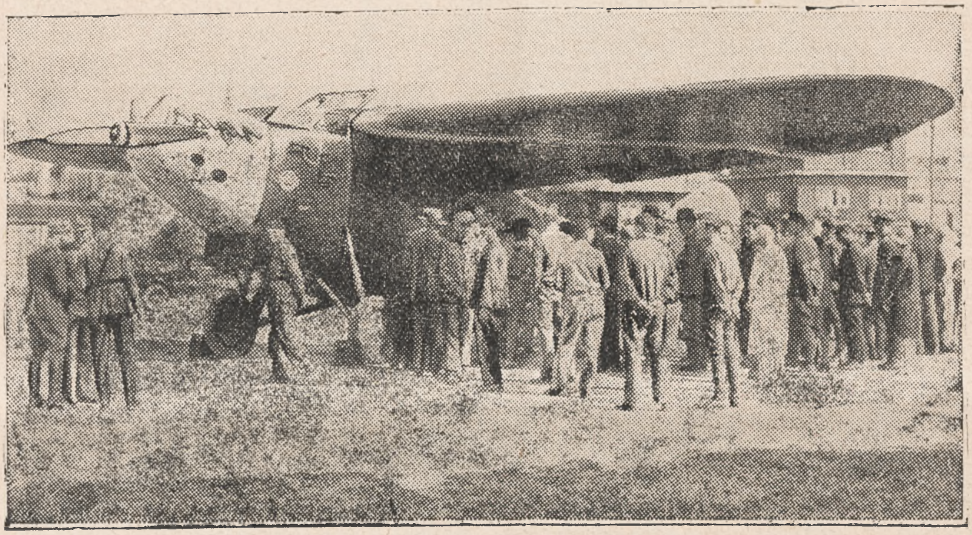
*

Po katastrofie polskich lotników na Azorach, w prasie francuskiej zarówno stołecznej jak i prowincjonalnej, pojawia się dużo ciekawych artykułów, mających na celu zaznajomienie Francji z naszemi zdobyczami na polu lotniczem. Artykuły te podają dokładny opis rozwoju lotnictwa polskiego — wojskowego i handlowego, wymieniają plskie fabryki lotnicze oraz typy polskich samolotów, a specjalnie zaznaczają rozwój polskich linji lotniczych.

Zwycięstwo krakowskich gimnazjalistów na konkursie modeli lotniczych w Warszawie.

W dniu 14. IX. odbył się w Warszawie ogólnopolski konkurs modeli aeroplanowych latających, zorganizowany przez L. O. P. P. W konkursie tym wzięli udział wszyscy modelarze nagrodzeni na poprzednio odbytych wojewódzkich konkursach eliminacyjnych, z pośród młodzieży szkolnej, pracującej w swoich zakładach pod kierunkiem instruktorów, nad budową własnego pomysłu modeli samolotowych, zdolnych do przelecenia pewnej przestrzeni, dzięki popędowi pierwotnemu nadanemu przez sprężyną gumową, no i oczywiście dzięki swiom płaszczyznom nośnym.

Próby takich modeli odbywają się na przestrzeń przelecianą jednorazowo i na czas. Otóż tacy młodociani konstruktorzy modeli wybrani z całej Polski



We wtorek, dnia 27 sierpnia, lotnicy francuscy Assolant, Lotti i Lefevre, odlecieli na transatlantyckim aparacie „Żółty Ptak" do Poznania, gdzie się zatrzymają, a następnie polecą przez Berlin i Brukselę do Paryża. Rycina przedstawia chwilę przed odlotem.

na konkursach wojewódzkich, stanęli do ogólno-polskiego konkursu w Warszawie, a w tym konkursie I i II nagrodę w grupie uczniowskiej w klasie najwyższej „C" rekordowej, zdobył dwie nagrody uczeń gimnazjum IV w Krakowie Kazimierz Wyrobek; oprócz tych nagród — 200 i 150 złotych — otrzymał on żeton pamiątkowy.

Model jego, nagrodzony pierwszą nagrodą, uzyskał w ogólnej punktacji: przestrzeń 280 metrów i czas 54 sekundy. Nadto uczniowie z Chrzanowa w grupie kadłubowej zdobyli drugą nagrodę (Strycharski) i trzecią nagrodę (Wiśnicki).

Krajowa kronika lotnicza.

Próba ustanowienia nowego rekordu przez Lubelski Klub Lotniczy w locie na awionetce w linji prostej bez lądowania.

Lubelski Klub Lotniczy zwrócił się do Departamentu Lotnictwa z prośbą o poparcie zamierzonej próby pobicia rekordu długości lotu w linji prostej na avionetce. Ostatni rekord tego rodzaju należy do St. Zjednoczonych i wynosi 2665 km. bez lądowania. Pilot Szulczewski z Lubelskiego Klubu Lotniczego (istniejącego od 2 lat przy fabryce samolotów „Plage i Laśkiewicz w Lublinie) wyleci w początkach października na samolocie Klubu D. U. S. III. w kierunku wschodnim i zamierza przebyć bez lądowania conajmniej 2800 km., osiągając linję Uralu, względnie przelatując nawet pasmo tych gór. Samolot D. U. S. III. „Pta-pta" jest avionetką wykonaną całkowicie siłami Lubelskiego Klubu Lotniczego w fabryce „Plage i Laśkiewicz" w Lublinie. Silnik „Walter" typu N. Z. 70 km. dostarcza czeska fabryka silników lotniczych Walter w Pradze. „Pta-pta" w roku ubiegłym na konkursie avionetek L. O. P. P. w Warszawie otrzymała I nagrodę za szybkość, wykazując 155 km. godz. Lot finansuje „Prasa Polska".

Wizyta lotnictwa łotewskiego w Polsce.

Dnia 12 września wylądowała w Wilnie na lotnisku w Porubanku eskadra łotewska pod powództwem szefa lotnictwa Łotwy, płk. Basko. Program pobytu lotników łotewskich w Polsce, stanowiącego rewizytę z powodu przylotu przedstawicieli 5 p. lotn. na niedawno obchodzone w Rydze 10-lecie niepodległości Łotwy, miał przebieg następujący: dnia 12 września rb. goście zwiedzili Wilno i podejmowani byli obiadem przez dowódcę 5 p. lotn., dnia 13 września nastąpił odlot do Lidy, poczem po przyjęciu w kasynie 5 p. lotn. odlot do Warszawy. Na lotnisku mokotowskiem powitał gości Szef Dep. Aeronautyki M. S. Wojsk., płk. dypl. Rayski na czele korpusu oficerskiego Departamentu i I. p. lotniczego. Tegoż dnia wieczorem został wydany obiad na cześć lotnictwa łotewskiego w Hotelu Europejskim. W przyjęciu wzięli udział goście łotewscy: płk. Basko, kpt. Kandis, kpt. Jere, kpt. Ritenbergs, por. Englitis i por. Treijs oraz: attache wojskowy Łotwy, zastępca szefa O. II. Sztabu Głównego, Szef Departamentu Aeronautyki, I i II zastępca Szefa Departamentu Aeronautyki, d-ca I grupy lotniczej i d-ca I pułku lotniczego. Nazajutrz, po złożeniu wizyt oficjalnych i zwiedzeniu miasta, nastąpiło śniadanie w kasynie I. p. lotniczego, poczem wyjazd na Okęcie dla zwiedzenia fabryki lotniczej „Skoda". O godz. 16-ej p. attache łotewski podejmował oficerów łotewskich i polskich czarną kawą w swoich apartamentach prywatnych.

Dnia 15 września rb. rano płk. Basko wraz ze świtą odleciał do Poznania, dla zwiedzenia Powszechnej Wystawy Krajowej, zaś 16 września do Dęblina, aby zaznajomić się z nowoczesnemi urządzeniami Centrum Wyszkolenia Oficerów Lotnictwa, Centralnej Składnicy Lotniczej i lotniska. Powrót gości do Kreuzburga nastąpił dnia 17 września.

Wizyta lotnicza gen. Bares'a w Polsce.

Zapowiedziany na dzień 15 września przylot eskadry generała Bares'a, Szefa Lotnictwa Wojskowego Francji, został odłożony z powodu fatalnych warunków atmosferycznych. Generał Bares przybył pociągiem do Warszawy dnia 18 września o godz. 7,32, i został powitany na dworcu przez korpus oficerów lotnictwa garnizonu Warszawskiego z płk. dypl. Rayskim na czele. Na dworcu obecni byli tawkże: płk. Wieniawa-Długoszewski, mjr. Englich, przedstawiciele p. Ministra Spraw Wojskowych, oraz oficerowie Wojskowej Misji Francuskiej z pp. gen. Denain i płk. Valin. Świta gen. Bares'a, przybyła dnia poprzedniego lotem, stawiła się również w komplecie. Panu generałowi towarzyszą z Paryża: płk. Gillemeney były szef Lotniczej Misji Wojsk. Francuskiej w Polsce, mjr. Peguin, mjr. Ilinski b. zastępca polskiego attache wojsk. w Paryżu, oraz trzej podoficerowie-piloci (m. in. syn p. generała). Do osoby generała Bares został przydzielony z ramienia Dep. Aeronautyki kpt. pil. Mateusz Iżycki.



Onegdaj przyleciała do Lidy eskadra łotewskich lotników, rewizytując eskadrę naszego 5 p. lotniczego, która była w Rydze. Na rycinie szef lotnictwa łotewskiego (X), wsiadający do samochodu w drodze do kasyna oficerskiego, do którego go zaprasza płk. Abakanowicz (1).

Tydzień L. O. P. P.

W roku bieżącym jak w poprzednim zarząd główny L. O. P. P. organizuje swój tydzień z rzędu szósty. Wszystkie władze państwowe wydały specjalne polecenia odnośnie pomocy. Na specjalne wyróżnienie w programie tygodnia zwrócono uwagę na akcję budowy cywilnej szkoły pilotów w Radomiu, która w roku przyszłym ma być już częściowo uruchomioną. Tydzień L. O. P. P. przypada w dniach od 6—13 października.

Gdzie stanie pomnik śp. mjr. Idzikowskiego.

Komisarz rządu p. Nadolski ze Lwowa wystąpił imieniem Związku Obrońców Lwowa do P. Marszałka J. Piłsudskiego o oddanie zwłok bohatera Idzikowskiego Lwowowi jako bohaterowi-obrońcy

Lwowa. Ś. p. mjr. Idzikowski zostałby wobec tego pochowany na cmentarzu obrońców Lwowa. Inny projekt z terenu Warszawy wyłonił myśl stworzenia komitetu stołecznego pochowania zwłok bohatera na jednym z placów Warszawy lub na cmentarzu powązkowskim. Poszczególne osoby projektują pomnik bohatera na placu przy moście Poniatowskiego. Wszyscy oczekują stanowczego wystąpienia w tej akcji Rady miasta Warszawy.

Komisja lotnictwa sportowego.

Jako organ doradczy p. Ministra Komunikacji przy Aeroklubie R. P. stworzona została Komisja lotnictwa sportowego po porozumieniu władz państwowych. Do komisji weszli delegaci wyznaczeni: z M. S. Wojsk Dep. Aeronautyki kpt. dr. Halewski, z Państw. Urzędu W. F. i P. W. mjr. dypl. Wądołkowski, zastępca mjr. Piskozup z Aeroklubu R. P. mjr. dypl. Kwieciński z M. S. Wewn., radca Pawlikowski z M. K. Wydz. Lotn., Cyw. p. Adamowicz z Zarządu Gł. L. O. P. P. prof. Witoszyński. Tymczasowym przewodniczącym jest sekretarz gen. Aeroklubu R. P. mjr. dypl. Kwieciński. Komisja rozpoczęła już urzędowanie, a spełniać będzie swe zadania przez:

1. Opracowanie planu finansowania sportu lotniczego, celem uzyskania u właściwych władz i instytucyj subsydjów na ten cel;

2. Opracowanie programu rozdziału przyznanych subsydjów miedzy kluby i stowarzyszenia, służące celom sportu lotniczego, oraz

3. kontrolowanie wykonania programu i celowości zużycia rozdzielonych subsydjów.

Wypadek lotniczy.

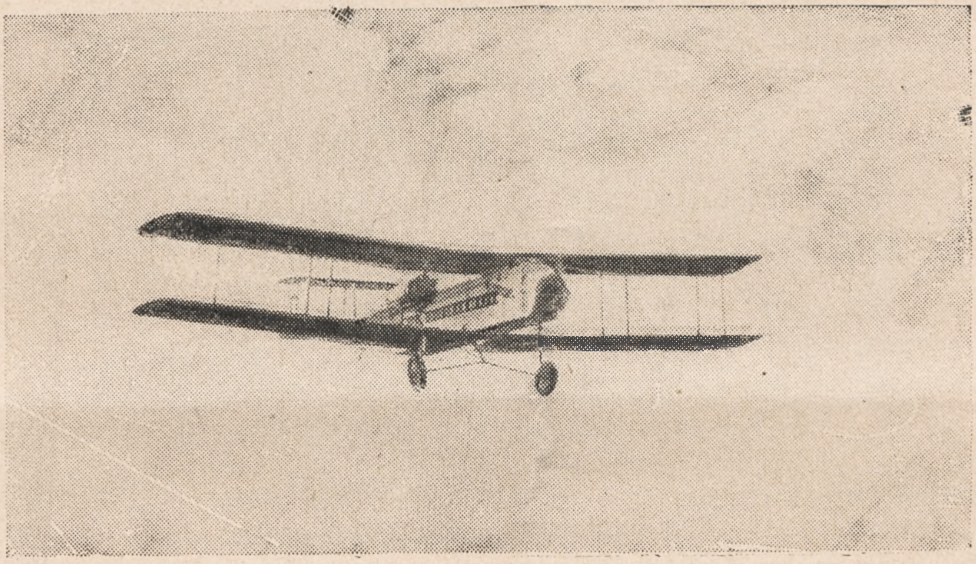
Dnia 10 ub. m. podczas wykonywania zadania dla 4 k. p. w miejscowości Rytwiny, na wschód od Golubia ulegli wypadkowi lotniczemu sierżant-podchorąży rezerwy obserwator Konrad Jabłoński i plutonowy-podchorąży rezerwy pilot Stanisław Zieliński z 4 p. lotn. Obaj wymienieni odnieśli rany. Samolot zniszczony.

Tragiczny wypadek lotniczy.

Dnia 19 września o godz. 8-ej rano w Dęblinie miał miejsce tragiczny wypadek lotniczy. W czasie ćwiczeń na samolotach myśliwskich nastąpiło zderzenie dwóch samolotów, pilotowanych na wysokości, 1 000 metrów przez por.-pil. Grzybowskiego i sierż. pilota Hęckiewicza. Obaj piloci wyskoczyli ze spadochronami i jak przypuszczano, wylądowali szczęśliwie w pobliżu lotniska. Dopiero po upływie kilkunastu minut nadeszła wiadomość, że w czasie skoku prawdopodobnie stery samolotu odcięły głowę por. Grzybowskiemu. M.

Wyniki międzynarodowych zawodów balonów wolnych w Poznaniu.

Jury międzynarodowych zawodów balonów wolnych w Poznaniu przyznało nagrody zawodnikom: 1. w sumie 5000 zł. P. Noget, balon „Walkyrje“ (Francja). 2. w sumie 3000 zł. por. Kraczkiewiczowi, balon „Gdynia“ (Polska). 3. w sumie 2000 złotych p. Poitard, balon „Nancy“ (Francja). 4. w sumie 1000 zł. mjr. Budzikowi, balon „Prof. Zenger“ (Czechosłowacja). Piąte, szóste i siódme miejsce zajęli p. Dolfus na balonie „Serenite“ (Francja), mjr. Sielewicz na „Wilnie“ (Polska) i por. Hynek na „Warszawie“ (Polska).



Samolot Tow. „Imperial Airways“ pod nazwą „City of Glasgóv“ w drodze do Indyj. Samolot posiada trzy silniki 1200 KM. i może brać na pokład 18 podróżnych.

Na manewry lotnicze do Dęblina przybył w charakterze obserwatora kpt. pil. lotnictwa francuskiego Vignier. Kpt. Vignier przyleciał z Francji na samolocie Breguet XIX.

W najbliższych dniach przyleci do Polski węgierski pilot sportowy Bamhiedy, przedstawiciel węgierskich aeroklubów Akademickich. P. Banhiedy przybędzie na 18-konnej awionetce i odwiedzi Polskie Aerokluby Akademickie w Warszawie, Krakowie i Poznaniu. M.

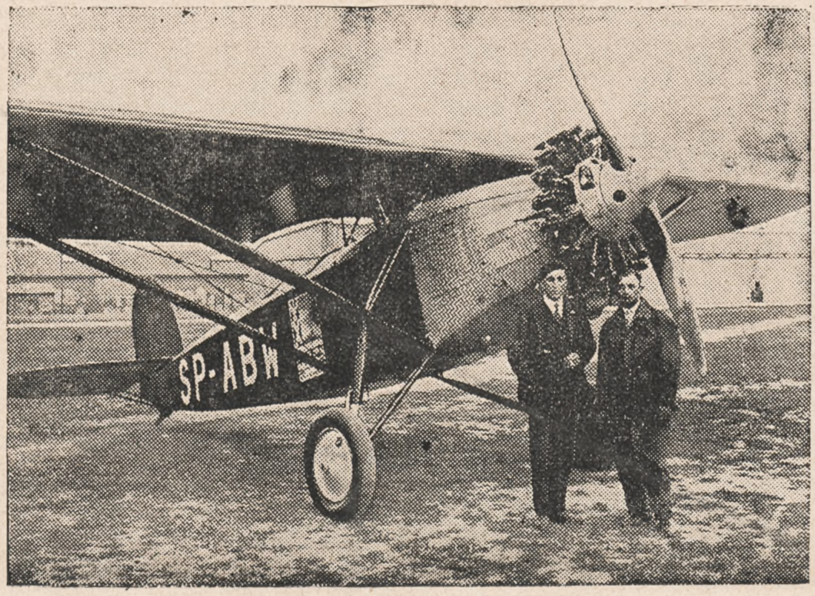
Przykry incydent w Poznaniu podczas międzynarodowego konkursu awionetek.

W przelocie przez Poznań uczestnicy raidu narodowości niemieckiej zachowali się w nie bardzo kulturalny sposób. Pomijając już samo zachowanie jeden z pilotów bar. von Dungern na pożegnanie wypowiedziane „auf wiedersehen“ — odpowiedział: „Im Kriege“. To prowokacyjne zachowanie powinno znaleźć swoje echo w F. A. S. dokąd Aeroklub R. P. odniesie się z pewnością z tą sprawą. Piętnujemy ten fakt jako dowód myśli odwetu ze strony fanatyków

niemieckich. Pamiętajmy o tem stale tembardziej, że sami Niemcy stwierdzają jak podaje: „Montag-Post‘ opisując przybycie uczestników raidu lotniczego na lotnisku berlińskie przytacza, że lotnicy stwierdzili w rozmowach, iż spotkali się w Polsce z najserdeczniejszem przyjęciem. W Warszawie powitano szczególnie Niemców tak przyjaźnie, jak nigdzie i wszelkie nieporozumienia, jakie istniały, podobno — pisze dziennik — muszą być uważane za zatarte. Polski Aeroklub uczynił wszystko, co leży w jego siłach, za co piloci niemieccy są mu wdzięczni z całego serca.

Nowy rekord szybkości.

Zaledwie odbyły się zawody o puhar Schneidera, a już zostajemy zawiadomieni nowymi zdobyczami w dziedzinie szybkości samolotów. W parę dni po tych zawodach lotnicy angielscy poprawiają wyniki własnych lotnków rekordzstów na zawodach. Por. Stamforth na samolocie „Gloster Napier“ osięga szybkość 336,3 mil ang., równa się 541 km., a w chwilę po nim kpt. Orlebar na samolocie „Supermarine Rollce - Royce S. 6“ osięga już 355,8 mil ang., co równa się 568 km. na godz. Należy jeszcze liczyć się z poprawieniem tych dwóch rekordów w najbliższym czasie.



Mjr. Makowski przed startem do lotu Poznań — Barcelona.

Klub lotniczy w Łodzi.

W lipcu został zorganizowany Klub lotniczy, z którego pracą należy się liczyć w bieżącym roku. Inicjatywa wyszła z Wojew. Komitetu L. O. P. P. w Łodzi.

Raid francuskich pilotów majora Rignot i kapitana Arrachard.

Piloci ci odbywają lot na daleki Wschód. A z Chin powracać będą przez Polskę od strony Stołpce, Białystok, lądując w Warszawie, poczem odlecą do Berlina drogą na Toruń-Szczecin.

Rekord długości lotu.

Ostatnim rekordem długości lotu jest lot pilotów Jacksona i Obriena, lot trwał 420 godzin i 21 minuty t. j. 18 dni i 17 nocy, a został przerwany przez kierownictwo portu lotniczego w St. Louis z powodu zbliżającej się burzy i obawy jakichś następstw. W ten sposób został pobity rekord Mandela i Reinhardta z Los Angelos o 7 dni i 36 minut. Podczas lotu Jacksona i Obriena zużytych zostało 13.325 litrów benzyny przy 47-krotnym zaopatrywaniu w benzynę w powietrzu. Przypuszczalny dystans przeleciany przekroczyłby 41.500 klm.

Konkursy szybowców w Rhön.

Rozpoczęto w dniu 15 lipca konkursy szybowców w Rhön i zostały zakończone z końcem 30 września. W bieżącym roku z powodu obcięcia budżetu lotniczego niemieckiego przez parlament, konkurs był rozłożony na długi okres czasu dwóch i pół miesięcy, by módz konkursy przeprowadzić z mniejszym nakładem pieniężnym.

Lotnicy węgierscy w Polsce.

Pilot węgierskiego klubu lotniczego w Budapeszcie Banchida udaje się samolotem swego klubu w odwiedziny do naszych klubów. Lotnika węgierskiego podejmować będą aerokluby akademickie i inne kluby polskie, do których skieruje swój samolot. Jest to zatem dalszy ciąg nawiązywania łączności ze sportem lotniczym innych państw.

Czesi w międzynarodowym konkursie samolotów sportowych.

Do międzynarodowego konkursu lotnictwo czeskie stanęło ze swymi samolotami sportowymi z silnikami Waltera. Z tych dwa samoloty były to Avia B H 11 z Walterem 85 KM., a trzeci Aero A 34 z Walterem 85 KM. Pilotami byli szt. kpt. Kleps, szt. kpt. Vlcek i pilot Novak. Z trzech samolotów dokończył cały konkurs tylko Kleps, uzyskując siódme miejsce. Wynik ten dowodzi o wysokim poziomie przemysłu lotnictwa Czechosłowacji, a w szczególności zauważyć należy wysokie zalety silników Waltera. Gdy przypatrzymy się tabeli wyników konkursu, to ten silnik stanął w szeregu najlepszych silników świata, chłodzonych powietrzem, pozostawiając poza sobą Genety, Siemensy i inne. Czesi byli jedynym słowiańskim narodem, biorącym udział w zawodach, wydatnie reprezentując wysoką klasę. Gdy mówić mamy o tym udziale,

to musimy podkreślić wysokie kwalifikacje przedewszystkiem silnika. Samoloty Avia BH 11 są nam znane ze swych zwycięstw we Włoszech, a pilot Kleps jest jednym z asów lotnictwa czeskiego. Udział Czechów w tegorocznym konkursie z tak wysoko wartościowymi silnikami jak Waltery, musiał dać dobre rezultaty. I jak dziś można zauważyć, przygotowuje się już tam do tego konkursu w roku przyszłym, ustalając swoje szanse, by osiągnąć należne sobie miejsce. Rok bieżący był w tym konkursie dla Czechów bardzo znamiennym wynikiem ich wysokiego poziomu.

*

Od czterech lat uniwersytety angielskie mają swoje eskadry lotnicze, nie wchodzące w skład lotniczych sił W. Brytanji, jak również nie zaliczające się do rezerwy. W tym roku podobna eskadra została utworzona w Cambridge. Liczy ona 75 członków, podzielonych na trzy grupy i odbywa ćwiczebne loty na aerodromie wojskowym. Członkami eskadry są przeważnie studenci, pragnący się poświęcić karjerze administracyjnej lub też specjalnie lotnictwu handlowemu.

*

Prasa amerykańska coraz częściej pisze o możliwości regularnych lotów sterowcowych między San Francisko lub Los Angelos i Honolulu. Goodyear Zeppelin Company buduje już dwa sterowce na 60—100 pasażerów każdy, o szybkości 180 klm. na godzinę.

*

Liczba właścicieli samolotów turystycznych w Anglji stale wzrasta, obejmując również kolonje angielskie, w których awionetki służą często do zaopatrywania w żywność punktów położonych daleko od miast. Pomiędzy pięciuset członkami Londyńskiego Klubu Właścicieli Awionetek znajdują się reprezentanci wszystkich kolonij, do Kanady włącznie, której przedstawiciel ma fermę odległą o 320 klm. od najbliższego miasta i wszystkie swe podróże odbywa na własnej awionetce.

Potrzeba istnienia Ministerstwa Lotnictwa użyta została poraz pierwszy jako temat do pracy doktorskiej na wydziale prawnym uniwersytetu paryskiego. Doktorat ten zdawał kapitan lotnictwa Nebont. W swojej pracy, wydawanej już zresztą w osobnym tomie, autor zanalizował bardzo szczegółowo sytuację lotnictwa francuskiego przed utworzeniem ministerstwa i doszedł do wniosku, że Ministerstwo, łącząc w sobie wszelkie dziedziny i sprawy lotnicze, dotychczas rozproszone, — jest nieodzowne.

(M.)

*

Pułkownik Russel, były szef sił lotniczych Irlandji, otworzył linję lotniczą z Galway do Londynu; linja ta jest przeznaczoną do przewozu poczty transatlantyckiej z zachodniego brzegu Irlandji, co przyśpiesza przybycie poczty do Londynu, o całe 36 godzin. W przyszłości linja przedłużona ma być na kontynent aż do Niemiec.

*

Sekretarz Stanu Lotnictwa Wielkiej Brytanji lord Thomson stworzył komitet doradczy dla Lotnictwa Cywilnego. W skład komitetu wchodzi trzech członków parlamentu, trzech wielkich przemysłowców lub inżynierów, zaznajomionych dokładnie z techniką transportów, oraz jeden specjalista od spraw ściśle lotniczych.

*

Na aerodromie Staaken, który prawdopodobnie w najbliższym czasie stanie się głównym fortem lotniczym Berlina — ma być ustawiony maszt kotwiczny dla sterowców. Lądować mają na tym aerodromie nietylko sterowce niemieckie, lecz również angielskie, które w najbliższej przyszłości kursować zaczną między Anglją, Egiptem, Indjami i Australją. Między rządem angielskim a niemieckim zaczęte są już pertraktacje w sprawie przeprowadzenia angielskiej linji sterowców przez Berlin. Przewidziana jest również budowa podobnych masztów kotwicznych dla sterowców w Ismaila (Egipt), Karachi (Ang. Indje), i Monteal (Kanada).



Typowy hydroplan morski dla podróży transoceanicznych.

Lotnicze zakłady Caproni przedsięwzięły budowę olbrzymiego dwupłatowca, całkowicie metalowego, przeznaczonego do lotu Rzym — Montevideo. Samolot ten będzie miał około czterdziestu metrów rzpiętości i zaopatrzony będzie w sześć motorów, o sile tysiąca koni każdy. Kabina pomieścić może osiemnastu pasażerów. Wskutek trudności związanych z budową takiego olbrzyma — samolot będzie gotów do lotu nie wcześniej niż w maju 1930 r. Trasa raidu nie jest jeszcze wiadomą.

*

W Moskwie odbyła się uroczystość wręczenia flocie lotniczej czterech nowych samolotów, zbudowanych za pieniądze ze składek robotników fabrycznych. Wicesekretarz Ossowiachima w swem przemówieniu podniósł specjalnie zasługi robotników fabryki Amo, którzy postanowili rokrocznie w przeciągu pięciu lat ofiarowywać nowy samolot, pracując dobrowolnie osiem godzin w poniedziałek Zielonych Świąt, cały ten zarobek przeznaczając na powyższy cel.

*

W numerze 7 oficjalnego organu sowieckiego lotnictwa „Wiestnik wozdusznego fłota" ukazał się dłuższy artykuł o polskiem lotnictwie doby obecnej, opatrzony kilku fotografjami i ilustracjami. Artykuł b. zresztą pobieżnie traktujący rozwój lotnictwa w Polsce, pisany jest z widoczną niechęcią dla nas. Mimo to autor przyznaje, że awiacja rozwija się w Polsce szybko, że praca wre, że władze lotnicze zdobyły się na wielką energję organizacyjną, że wreszcie — lotnictwo polskie stanęło już całkowicie, pod wszystkiemi względami o własnych siłach. Są to istotnie fakty, którym trudno zaprzeczyć. Tem większe zdziwienie wywołać muszą trzy fotografje rozmieszczone na dwóch pierwszych stronach artykułu. Pierwsza z nich przedstawia większą grupę attache wojskowych obcych państw w otoczeniu polskich oficerów lotnictwa. Pod fotografji ąnapis: „Kierownicy polskiej awjacji i ich cudzoziemscy gospodarze (choziajewa)". Pomijając już ciężki dowcip redakcji stwierdzić należy, że fotografja powyższa przedstawia zwykłą wycieczkę oficerów państw obcych na jednem z naszych lotnisk, a nie jak tego życzy sobie sowieckie pismo — obcych gospodarzy polskiej awjacji. Z dwóch następnych fotografji pierwsza przedstawia poświęcenie samolotu przez arcybiskupa, drugą niesłychaną katastrofę dwóch płatowców. Napisy opiewają: 1. „Bez poświęcenia przez popów samoloty polskie nie latają". 2. „I pomimo to taki obrazek nie jest w polskiem lotnictwie rzadkością".

Obie fotografje są ordynarnie sfałszowane: arcybiskup z tjarą i infułą skopjowany na tle jakiegoś płatowca zlekka tylko przypominającego polski Hanriot XXVIII. jest niewątpliwie dziełem pędzla redakcyjnego „artysty". Katastrofa dwu „polskich" samolotów w całości została nabazgrana w redakcji bez najmniejszej znajomości rzeczy. Fałszerstwo jest tak prymitywnie naiwne, że nawet bolszewiccy czytelnicy nie będą mogli — mimo najszczerszych chęci — uważać „obrazków" za autentyczne zdjęcia. Należałoby poradzić towarzyszowi-redaktorowi „Wiestnika W. F.", aby wylał towarzyszarysownika, czy też towarzysza-fotografa na zbity łeb. Poza tem jednak redaktor również robi sam z siebie durnia; albo nie pisze się w artykule, że lotnictwo polskie stoi o własnych siłach, albo nie umieszcza się sprzecznych z artykułem „fotografji". Jak bujać, to już na całego.

*

Włoski podsekretarz Stanu lotnictwa gen. Italo Balbo w bieżącym roku w dyskusji budżetowej w Izbie poselskiej — także podał informacje o lotnictwie cywilnem we Włoszech.

Lotnictwo w tym roku wypełniło program, który sobie zakreśliło. Sześć nowych linij funkcjonuje w r. 1929. Można śmiało powiedzieć, że w dziedzinie lotnictwa we Włoszech zrobiono, co można było zrobić. Nasza sieć, która rok temu liczyła 6000 km., osiągnęła obecnie 12.000 km., przewożąc 16.000 pasażerów i 2500 kwintali towarów. Z chwilą kiedy połączenie pomiędzy Rzymem, Medjolanem i Wenecją, Rzymem i Brindisi, Brindisi i Wenecją, Genuą i Marsylją z linjami przewidzianemi do Tunisu będzie osiągnięte, Włochy będą mogły zająć się wyłącznie rozwojem swej sieci lotniczej.

Lotnictwo cywilne nie jest już dziedziną, którą możnaby rozwinąć w sposób nieograniczony. Należy mieć dużo umiaru i ścisłe pojęcie o wydajności lotnictwa cywilnego. Obecnie linje całego świata są bierne. Zbytecznem będzie kłaść nacisk na użyteczność dla Włoch, linji Marsylja — Tunis, która była przedmiotem umowy z francuskim Ministrem Aeronautyki. Tysiące i miljony Włochów żyjących na wybrzeżu w zupełnem odosobnieniu, znajdą się o godzinę odległości od Sycylji, a dwie godziny od Sardynji i o cztery godziny od Rzymu. Kraj nasz przyłączył się również do eksploatacji powietrznej la Malle des Indes. Brakuje tylko ostatecznej umowy z Anglją i z Grecją, ale nastąpi ona niedługo, a wtedy Włochy będą mogły ciągnąć korzyści z jednej z największych linji powietrznych świata.

Państwo daje lotnictwu cywilnemu wszelkie możliwe poparcie. Cyfry budżetu wymownie o tem świadczą. W roku 1926/1927 — 35.000.000. W roku 1929/1930 — 68.000.000.

*

W dniach od 24 sierpnia do 3 wrześnai rb. odbyły się w Stanach Zjednoczonych wielkie zawody lotnicze (derby lotnicze), podobne do międzynarodowego konkursu awionetek w Europie. Początek trasy był w Cleveland. W konkursie tym zgłoszonych było 8 kobiet, dla których był zorganizowany specjalny konkurs na trasie 50 mil. St. Monica, Cal, Cleveland. Wśród uczestniczek widniały sławne lotniczki amerykańskie jak Ruth, Elder, główna z lotu transatlantyckiego, Amelja Earhart i wiele innych.

Przegląd lotniczej prasy francuskiej.

N. 122 „l'Aeronautique" z powodu międzynarodowego konkursu samolotów turystycznych daje przegląd francuskich typów, najlepszych dla turystyki. Mamy więc tu sylwetkę Caudrona 190, Delanna II i Farmana 200.

N. 122 „l'Aeronautique" drukuje „III tablicę aeronautyki francuskiej" z nazwami typów samolotów, jako też z podaniem ich szczegółów aerodynamicznych.

N. 122 „l'Aeronautique" **Charles Dollfus** w artykule **„Samolot z 1909 r."** daje opis Bleriot XI. na którym 25 lipca 1909 r. Ludwik Bleriot przeleciał Kanał la Manche.

N. 122 „l'Aeronautique". Numer kończy „miesięczny bilans transatlantycki", w którym obok nazwisk majora Franco Coste's'a i Bellonte'a znajdujemy nazwiska mjr. Kubali i śp. Idzikowskiego.

N. 234 L'Aair z 1 sierpnia. Jaques Mortane w serdecznie napisanym artykule podkreśla raz jeszcze upór Atlantyku, który się nie ugiął przed dwiema świetnie wyekwipowanemi i bohaterskiemi załogami i nie pozwolił im przelecieć szczęśliwie do New Jorku. Zarówno lot Costes'a jak i lot polski są opisane szczegółowo, a śp. mjr. Idzikowskiemu poświęconych jest parę gorących słów wspomnienia.

N. 234 L'Air z 1 sierpnia daje nam opis siódmej międzynarodowej wystawy lotniczej w Londynie. Omówiony jest po kolei dział każdej narodowości.

N. 234 L'Air z 1 sierpnia publikuje odpowiedź 20-letniego Andre Lobeta, który został laureatem konkursu „L,Air" za najlepszą odpowiedź na pytania, „którym bohaterem powietrza chciałbyś być?" i: „którego z wyczynów lotniczych chciałbyś dokonać?". Lobet pisze krótko i zwięźle, twierdząc, że ze wszystkich bohaterów powietrza najbardziej przemawia doń bezimienny pilot z czasów wielkiej wojny. Tu następuje ładny i prawdziwy opis jednego z tysiąca lotów nad frontem. Z wyczynów lotniczych największe wrażenie zrobił na młodym laureacie przelot Kingsford Smitha przez Pacyfik. Lobet nazywa Smitha oraz jego towarzyszy, nadających beztroskie depesze radjowe w czasie niebezpiecznego raidu, nowoczesnemi muszkieterami.

L'Airophile z 1—15 lipca, daje opis całego szeregu świąt lotniczych w różnych zakątkach Francji.

M.

OKÓLNIKI MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Okólnik Nr. L/2697/29/A z dnia 26 sierpnia 1929 r.

W ślad za Nr. L/2476/29/E z dnia 2 sierpnia 1929 r. Ministerstwo Komunikacji podaje do wiadomości, że pisemne zawiadomienia o wypadku lotniczym powinny zawierać dane wyszczególnione w załączonym wzorze.

Równocześnie podaje się do wiadomości właścicieli statków powietrznych, zarejestrowanych w Polsce, że po uskutecznieniu zawiadomienia w myśl L/2476/29/E, jeżeli uszkodzenie statku nie przekracza 10% jego pełnej wartości, załoga i pasażerowie są nieuszkodzeni i statek może wystartować po wykonaniu drobnej naprawy na miejscu, należy skierować go do najbliższego portu, gdzie eksport Bureau Veritas dokona oględzin i klasyfikacji statku.

W innym wypadku należy zawezwać eksperta Bureau Veritas na miejsce wypadku, nie ruszając statku przed jego przybyciem.

Statki powietrzne zakwalifikowane przy oględzinach do kategorji „R", podlegają natychmiastowemu zawieszeniu w rejestrze państwowym i wszelkie loty na nich, nie wyłączając lotów próbnych, są wzbronione aż do chwili uzyskania „V" przy ponownych oględzinach Bureau Veritas. Oględziny te przeprowadza Bureau Varitas na żądanie właściciela statku.

Okoliczności te należy uwzględniać przy wszelkich wypadkach lotniczych i zawiadomieniach, kierowanych do Bureau Veritas.



Droga, jaką odbył „Zeppelin" w podróży naokoło świata.

Okólnik Nr. L/2476/29/E z dnia 2 września 1929 r.

Ministerstwo Komunikacji zwraca uwagę właścicieli zarejestrowanych statków powietrznych, że o wszelkich wypadkach lotniczych należy natychmiast po wypadku w drodze najkrótszej (telefonem, telegrafem) zawiadamiać „Bureau Veritas", potwierdzając zawiadomienie to drogą pisemną w terminie nie przekraczającym dni 14 od daty wypadku (Art. 13 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 14 marca 1928 r. o prawie lotniczem, Dz. U. R. P. Nr. 31, poz. 294).

Okólnik Nr. L/2355/29/E z dnia 19 lipca 1929 r.

Niektóre z zainteresowanych instytucyj, zgłaszając swe samoloty do rejestracji, nadsyłają niewłaściwe zdjęcia fotograficzne.

Ministerstwo Komunikacji podaje do wiadomości, że samoloty powinny być fotografowane ściśle z przodu i z profilu (bez odchyleń) na tle horyzontu względnie budynku (hangaru).

Fotografje o wymiarze 9×12 cm.

Zdjęcia fotograficzne innych wymiarów, dokonane pod kątem, na tle bliskich drzew i t. p. nie będą przyjmowane.

Jednocześnie Ministerstwo Komunikacji zwraca uwagę, że grupę znaków przynależności państwowej i rejestracyjnych (litery) należy umieszczać na samolotach na powierzchni dolnej płatów dolnych, na powierzchni górnej płatów górnych oraz po obu stronach kadłuba między skrzydłami i płatami ogona.

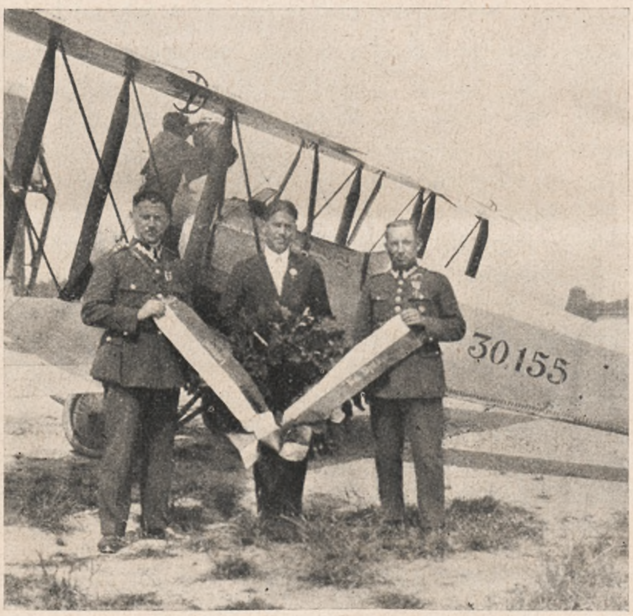
Litery znaków na płatach dolnych i górnych powinny być zwrócone górną częścią do przedniej krawędzi płatów.

Na jednopłatowcu umieszcza się grupę znaków na górnej i dolnej powierzchni płatów wsposób wyżej wskazany.

W innych miejscach samolotu znaków umieszczać nie należy, ani stawiać kropek po literach znaku przynależności państwowej i rejestracyjnego.



Na starcie przed odlotem do Tucznej Baby na uroczystość odsłonięcia „Płyty Kamiennej" ku czci bohatera lotnictwa polskiego ś. p. mjr. L. Idzikowskiego.



Załoga z wieńcem przed odlotem. — Od lewej p. kpt. Składzień, red. W. Pięta, kpt. pil. Jakubowski.

Klub Pilotów Woj. Śl. na uroczystości odsłonięcia „Płyty Kamiennej" ku czci ś. p. mjr. L. Idzikowskiego w Tucznej Babie.

Dnia 18. 8. b. r odbyło się uroczyste poświęcenie i odsłonięcie pamiątkowej „Płyty Kamienej" ku czci bohatera lotnictwa polskiego ś. p. L. Idzikowskiego. Uroczystego odsłonięcia płyty dokonał p. starosta Boxa, który wygłosił do tłumnie zebranej publiczności okolicznościowe przemówienie. Podczas uroczystości nadleciały od strony Katowic dwa samoloty Klubu Pilotów, z jednego których zrzucono wieniec. Oba płatowce po kilkakrotnem okrążeniu miejsca uroczystości, wylądowały na pobliskiej łące, poczem załoga wzięła udział w dalszych uroczystościach. Po zakończeniu oficjalnej uroczystości oba płatowce wystartowały do Katowic.

Należy podkreślić odruchowy piękny czyn tamtejszego społeczeństwa, który niewątpliwie świadczy o wielkiem zainteresowaniu sprawami lotnictwa, jak niemniej ukochaniu tych, którzy szeroko roznieśli sławę imienia lotnictwa polskiego. Pierwszy ten czyn w Polsce uczczenia zasług ś. p. mjr L. Idzikowskiego, napewno nie pozostanie odosobnionym.

Sprostowanie.

W „Pilocie" Nr. 7/8 na str. 107 w drugiej szpalciet, w drugim wierszu od góry wkradł się chochlik drukarski, wydrukowano por. pil. inż. Weca ... zamiast ś. p. por. pil. inż. Steca.

Wydawca: Klub Pilotów Województwa Śląskiego w Katowicach. — Odpowiedzialny redaktor: St. Pięta — Katowice.
Tłoczono w Drukarni Śląskiej, sp. z ogranicz. odpow. w Katowicach.